[illegible]

В. КОЖЕВНИКОВ

КУРС НА ВОСТОК

[illegible]

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

В книжке рассказывается о беспосадочном перелете Героев Советского Союза летчика В.Коккинаки и штурмана А.Бряндинского из Москвы в район Владивостока в июне 1938 года. Этим перелетом, совершенным в чрезвычайно неблагоприятных метеорологических условиях, героический экипаж самолета «Москва» вписал блестящую страницу в историю советской и мировой авиации

•

Курс на Восток

Издание: *Коккинаки. В* . **Курс на Восток** . - М.: Воениздат, 1939. - 96 стр. / Литературная обработка *Л. Бронтмана* / Цена 2 р. 50 коп. Подписано к печати 4.5.39.

В книжке рассказывается о беспосадочном перелете Героев Советского Союза летчика В. Коккинаки и штурмана А. Бряндинского из Москвы в район Владивостока в июне 1938 года. Этим перелетом, совершенным в чрезвычайно неблагоприятных метеорологических условиях, героический экипаж самолета «Москва» вписал блестящую страницу в историю советской и мировой авиации.

Авиация сегодня

Конструкторы первого самолета, конечно, не могли и предполагать, что будет с их детищем через 35-40 лет.

Когда- то, на заре развития русской авиации, первые полеты устраивались на Московском ипподроме. Летал известный русский летчик Уточкин. По требованию антрепренера он не имел права подыматься выше забора, чтобы безбилетные зрители не могли наблюдать за полетом самолета. Собственно говоря, антрепренер зря беспокоился: в ту пору самолеты едва-едва подымались на высоту нескольких десятков метров над землей.

В 1909 году французский летчик Луи Блерио впервые перелетел из Кале в Дувр через пролив Ламанш, покрыв без посадки 35 километров. Известие об этом смелом перелете потрясло весь мир, его результаты были признаны крупнейшим

достижением техники. Средняя скорость самолета Блерио составляла 88 километров в час.

Развитие авиации в последующие годы шло довольно бурно. Возможности применения авиации в народном хозяйстве и в войне обрисовывались довольно четко. Всем было ясно, что самолет явится и важным транспортным средством, и грозным боевым оружием.

Первая мировая империалистическая война наглядно продемонстрировала роль авиации как боевого средства и вместе с тем послужила могучим толчком к дальнейшему развитию самолетостроения.

В развитии авиации с самого начала четко наметились три основных стремления: увеличение скорости, дальности и высоты полета. Эти положения и до сих пор двигают мысль конструкторов и составляют главную заботу всех самолетостроительных фирм и заводов.

Тридцать лет назад скорость самолета Луи Блерио удовлетворяла и летчика и публику. Ныне самолеты летают со скоростью 300-500 километров в час, а конструкторы с еще большим упорством работают над дальнейшим повышением скорости полета.

В 1934 году итальянский летчик Франческо Аджелло на самолете «Макки-Кастольди» установил мировой рекорд скорости - 709 километров в час. Это не значит, однако, что и другие самолеты могут развивать такую же скорость. Франческо Аджелло летал на гидросамолете, построенном специально для достижения рекорда. Сверхмощный мотор, установленный на гидросамолете, обладал ничтожным запасом прочности. Его хватило всего на несколько часов работы. После полета гидросамолет и мотор были установлены в музей, где они пребывают и по сие время. Серийные машины много прочнее рекордных, а потому и тяжелее. Они несут на себе различное оборудование и вооружение, увеличивающее вес машины. Серийные моторы надежнее, тяжелее и менее мощны. Однако разница между скоростью серийных и рекордных машин все время уменьшается, и недалеко то время, когда обычные, так сказать, рядовые самолеты будут летать со скоростью, сейчас кажущейся недостижимой.

Стремление всемерно повысить скорость понятно и закономерно. В гражданской авиации увеличение скорости полета обеспечит наиболее быструю доставку пассажиров и грузов из одного пункта в другой. Уже сейчас многие предпочитают пользоваться воздушным сообщением, а через несколько лет оно станет таким же обычным и привычным, как

железнодорожное. Еще большее значение имеет скорость для военной авиации. Скоростная машина лучше и быстрее выполнит боевую задачу. Ее труднее поразить, чем тяжелую неповоротливую машину. Особенно велики преимущества скоростного самолета в воздушном бою.

Увеличение скорости достигается различными путями. Конструкторы увеличивают мощность моторов, всемерно улучшают летные качества самолетов, устраняют все выступы, тщательно «зализывают» все детали. Практика показала, что даже такое, на первый взгляд, простое мероприятие, как применение гладкой, а не гофрированной обшивки, позволяет увеличить скорость самолета на несколько десятков километров в час. За последнее время широкое применение получили шасси, убирающиеся во время полета. Этим также значительно увеличивается скорость.

Современные самолеты мало похожи на своих далеких предков. Почти все фирмы выпускают сейчас монопланы обтекаемой формы без всяких выступающих частей, с гладкой обшивкой, потайной клепкой, с убирающимися в полете шасси и винтом переменного шага (пропеллер особой конструкций, дающий возможность использовать всю мощность мотора в зависимости от высоты полета).

В стремлении повысить скорость авиация все упорнее борется за завоевание стратосферы (слой атмосферы выше 9-17 километров). В разреженной атмосфере сопротивление воздуха движению самолета снижается, сила мотора используется более эффективно и следовательно, быстрота движения может быть значительно увеличена.

Борьба за высоту имеет свою чрезвычайно поучительную историю. Пионером высотных полетов был французский летчик Латам. 29 августа 1909 года, т. е. почти 30 лет назад, он поднялся на рекордную по тому времени высоту… 155 метров. Это было пределом человеческих дерзаний.

За Латамом последовал летчик Ламбер. Не прошло и двух месяцев после полета Латама, как Ламбер поднялся на 300 метров. Но Латам не сложил крыльев. В течение года он совершил еще три рекордных полета, поднявшись сперва на 453 метра, затем на 1000 метров и, наконец, 7 июля 1910 года - на 1384 метра.

Прошло несколько месяцев, и француз Леганье достиг высоты 3100 метров. Через три года предельная высота возросла до шести километров. По мере проникновения в более высокие слои атмосферы борьба за высоту становилась все сложнее и сложнее.

Империалистическая война 1914-1918 годов приостановила

официальную регистрацию рекордных полетов на высоту, однако она не только не приостановила, но даже усилила, обострила борьбу за завоевание высоты. Поэтому не было неожиданностью, когда американец Шредер в 1920 году достиг высоты 10093 метра, поставив новый рекорд. Этот рекорд оставался непревзойденным полтора года, пока американец Мак-Реди не перекрыл его почти на полкилометра.

Проходят месяцы и годы. Борьба идет уже за каждую сотню метров. С октября 1923 года, когда француз Сади-Лекаун достиг высоты 11145 метров, до полета американца Чемпиона в 1927 году, т. е. за четыре года, потолок поднялся лишь на 565 метров. Еще через два года американец Эполло Сусек увеличил его на 220 метров. В 1930 году он поставил новый рекорд - 13157 метров. Через несколько лет итальянский летчик Донати поднялся на 14443 метра. В 1935 году на самолете «ЦКБ-3» конструкции инж. Н. Н. Поликарпова мне удалось фактически побить рекорд итальянского летчика, поднявшись на высоту 14575 метров. Еще через год англичанин Детре достиг высоты 14843 метра. Сейчас международный рекорд высоты полета на сухопутном самолете принадлежит английскому летчику Адамсу - 16640 метров. Адамс летал в скафандре (специальный костюм, изолирующий человека от внешней среды).

Все эти рекордные подъемы совершались на самолетах без нагрузки. Машины перед каждым полетом предельно облегчались. Пилоты брали с собой лишь такой запас горючего, чтобы, достигнув потолка, немедленно вернуться на землю.

Во имя чего ведется борьба за высоту? Прежде всего, чем выше летит самолет, тем больше у него скорость. Но дело заключается не только в этом. С увеличением высоты полета уменьшается также расход горючего. В свое время мне пришлось провести детальное испытание мотора «М-22» мощностью в 480 лошадиных сил. По нормам нашего Гражданского воздушного флота расход горючего для этого мотора определялся в 90 килограммов в час. Повысив потолок полета до 5-6 километров, я снизил расход горючего почти вдвое. В результате самолет с баками, рассчитанными на 500 километров полета, покрыл до 900 километров.

Военная авиация, учтя опыт войны 1914-1918 годов, также усиленно поднимает потолок своих машин. Не подлежит сомнению, что самолет, имеющий большой потолок, получает ряд преимуществ. На высоте в 10000 метров ему не страшен огонь зенитной артиллерии. Большая высота позволяет незаметно проникнуть в глубокий тыл противника. Наконец, большая высота дает возможность совершать полеты в любое время года и в

любое время суток, ибо в стратосфере нет ни тумана, ни облаков, ни переменной температуры.

За последние годы во всех странах уделяется большое внимание высотным полетам с коммерческой нагрузкой. Рекордные полеты на пустом самолете практически бесполезны. Летчик достигает предельной высоты и немедленно устремляется вниз. Но если, пилот поднимает на какую-то значительную высоту полезный груз, скажем, в тысячу килограммов, то это имеет определенное практическое значение. В следующий раз он сможет взять на эту высоту полтонны полезного груза и полтонны горючего. А с полутонной горючего, скажем, на высоте 12100 метров (которой я достиг с такой нагрузкой) можно лететь далеко. Еще большее значение имеют высотные полеты с нагрузкой в две, пять, десять тонн. Поэтому вполне понятен тот интерес, который проявляется к максимальному потолку транспортных самолетов.

Советские пилоты превысили все существующие рекорды высотных полетов с коммерческой нагрузкой. Нет сомнения, что и рекорды полетов без нагрузки на высоту также будут завоеваны ими.

Использование больших высот для регулярного сообщения требует особых моторов. На большой высоте мотор теряет свою мощность. Для сохранения ее нужны специальные нагнетатели воздуха. Техническая мысль всего мира бьется над созданием наиболее легких и в то же время наиболее эффективных нагнетателей. Различные приспособления позволяют уже сейчас сохранять мощность мотора до высоты семи-восьми километров. С каждым годом этот предел будет повышаться.

Меньшим успехом увенчалась пока работа над созданием стратоплана, т. е. самолета, специально приспособленного для полетов в стратосфере. Попытки, предпринятые заграничными конструкторами, насколько известно, никаких результатов не дали. Многие конструкции были попросту неудачны, некоторые даже не взлетели. Но работа над созданием стратопланов продолжается. Ведется она также и конструкторами Советского Союза.

Борьба за высоту является одной из основных задач современной авиации. Советские пилоты и конструкторы сделали немало для разрешения этой задачи.

Не менее важным элементом, характеризующим развитие современной авиации, является дальность полета. В конечном счете она определяет силу и мощь авиации любой страны. Дальность - это способность самолета покрывать без посадки; большие расстояния. Всякая посадка - промедление, задержка,

лишние расходы. Самолет, обладающий большой дальностью, может легко пролететь в глубокий тыл врага, разгромить его жизненные и промышленные центры и, сделав свое дело, вернуться обратно.

Велико значение самолетов, обладающих большой дальностью, и в народном хозяйстве. На них можно перевозить почту, пассажиров, грузы в самые отдаленные районы, связь с которыми другими способами либо требует чрезвычайно много времени, либо обходится очень дорого. Особенно возрастает значение дальности при полетах в открытом море, в Арктике. Здесь нельзя подготовить много промежуточных аэродромов, где самолеты могли бы пополнить запас горючего и масла.

Борьба за дальность ведется давно. Первый кругосветный перелет бью совершен в 1931 году выдающимся американским летчиком Вилли Пост за 7 суток 18 часов 50 минут. Он произвел в пути несколько посадок. А в 1938 году американский пилот Говард Юз пролетел вокруг света за 91 час. Подобного результата Юз добился не только вследствие повышения скорости самолета, но главным образом благодаря предельному увеличению дальности полета своей машины. Он сделал в пути всего пять посадок.

Разительные примеры увеличения дальности дает и история советской авиации. В 1925 году группа советских пилотов совершила первый дальний перелет из Москвы в Пекин. Расстояние между этими двумя городами было покрыто за 33 дня. Спустя два года летчик Шестаков совершил перелет из Москвы в Японию и обратно, покрыв за 22 дня около 22 тысяч километров. А через девять лет Герои Советского Союза великий летчик нашего времени т. Чкалов и тт. Байдуков и Беляков, пролетев без посадки по Сталинскому маршруту от Москвы до Николаевска-на-Амуре, покрыли за 56 часов около 9300 километров, превысив мировой рекорд дальности. Таким образом они пролетали в сутки больше четырех тысяч километров. Этого результата они смогли добиться благодаря увеличению дальности полета машины.

В 1937 году тт. Чкалов, Байдуков и Беляков на том же самолете пролетели без посадки из Москвы через Северный полюс в Северную Америку. Их машина опустилась на военном аэродроме в Ванкувере. Самолет продержался в воздухе без посадки 63 часа 20 минут. Еще через месяц Герои Советского Союза тт. Громов, Юмашев и Данилин установили мировой рекорд дальности полета по прямой, покрыв без посадки 10148 километров.

Так растет дальность современной авиации.

Было бы ошибкой думать, что скорость, высота и дальность

являются свойствами, исключающими друг друга. Конечно, в зависимости от назначения самолета то или иное свойство приобретает наибольшее значение. Для истребителя, скажем, особенно важна скорость. Но он должен иметь также большой потолок. От бомбардировщика требуется большая дальность полета и грузоподъемность. Но если он будет обладать малой скоростью полета и небольшим потолком, то сделается легкой добычей авиации и зенитной артиллерии противника. Таким образом все три свойства, определяющие качество современных самолетов, связаны между собой, и поэтому авиационные конструкторы стараются решить одновременно три задачи, т. е. построить самолет, который бы летал выше, скорее и дальше прежних конструкций.

За время своей работы в авиации я наглядно познакомился с основными путями ее развития. Я - летчик-испытатель. Это моя основная профессия. Испытывая самолеты, я должен определить достоинства и недостатки новых конструкций, все их качества и. в первую очередь наибольшую скорость, предельный потолок, максимальную дальность.

Работа испытателя самолетов чрезвычайно увлекательна, но и очень кропотлива. Испытатель знакомится с машиной еще в чертежах. Но вот наступает день, когда машину выкатывают из ворот ангара на зеленое поле аэродрома. Пилот садится в кабину, запускает мотор и рулит по полю. На земле он пробует податливость, слаженность конструкции и определяет, сможет ли самолет вообще летать. Сейчас авиационная промышленность стоит на таком высоком уровне развития, что она уже не выпускает самолетов, которые не могут летать. Но было время, когда ни летчик, ни конструктор не могли поручиться за то, что новая машина оторвется от земли.

Испытатель проводит первый полет, второй, третий, бесчисленное множество полетов. Мы стремимся полностью изучить самолет, чтобы после нас никто не мог что-нибудь добавить к его характеристике.

Нашу работу нельзя выполнять формально, казенно. На испытателе лежит огромная ответственность. Подписывая акт о годности машины, мы тем самым берем на себя ответственность за жизнь летчиков, которые потом будут летать на этом самолете. Конечно, новая машина не всегда оказывается «отличной». Мне не раз приходилось попадать в воздухе в очень трудные положения. Однажды на взлете у самолета оторвалось одно колесо, и я вынужден был посадить машину в ненормальном положении. В другой раз над лесом сдали моторы, и пришлось садиться в чащу. Как-то в полете загорелся мотор. Бывали и другие неприятности.

Но все это, так сказать, производственные издержки нашей профессии…

Испытания самолета, разумеется, не ограничиваются полетами над аэродромом. Полное представление о возможностях машины можно получить только в дальнем рейсе в условиях нормальной эксплоатации материальной части.

Работа в качестве летчика-испытателя оказалась прекрасной школой. Она позволила мне взяться за решение задач, стоящих перед современной авиацией. Прежде всего я включился в борьбу за овладение высотой. Первым моим дебютом был перелет из Москвы в Харьков на высоте пяти тысяч метров. Это было в 1932 году. Сейчас смешно говорить о такой высоте, но тогда работа только начиналась, опыта не было, навыков тоже. Ни один из летчиков, вылетевших из столицы, так и не долетел до Харькова.

Но шли годы. Мы тренировались, накапливали опыт, знания. Постепенно я убедился, что на наших самолетах можно не только высоко летать, но и побить существующие международные рекорды.

В 1935 году мне удалось на одноместном самолете подняться на 14575 метров, превысив результат международного рекорда, принадлежавшего в то время итальянскому летчику Донати. Но так как Советский Союз тогда еще не входил в Международную авиационную федерацию (ФАИ), то рекорд не был зарегистрирован. СССР вступил в члены ФАИ лишь весной 1936 года.

Со Сталинской путевкой

Продолжая свое наступление на таблицу мировых авиационных достижений, я решил прежде всего побить официальный международный рекорд высоты полета на самолете с коммерческой нагрузкой в полтонны.

О своем намерении я сообщил на одном заседании Серго Орджоникидзе. Он одобрил мой проект и повел меня к товарищу Сталину. Волнуясь, я изломит свой план.

- Ну, что, разрешим Коккинаки слетать? - спросил товарищ Сталин у присутствовавших там же товарищей Молотова и Ворошилова.

- Надо разрешить, - сказал товарищ Молотов. Товарищ Ворошилов тоже ответил утвердительно.

- А сделаешь? - спросил товарищ Сталин.

- Раз Коккинаки берется, значит сделает, - рассмеялся товарищ Ворошилов.

Полет был разрешен. Доверие товарища Сталина меня

окрылило. Я почувствовал необычайный прилив энергии.

Во время подготовки к полету я на самолете конструкции инженера С. В. Ильюшина сделал несколько пробных полетов, во время которых превысил международный результат. Лишь после этого подал формальную заявку. 17 июля 1936 года мой самолет с грузом в полтонны поднялся на высоту 11458 метров, побив на 1173 метра рекорд французского пилота Синьерина.

Через несколько дней я получил следующее письмо:

«Летчику- испытателю тов. В. Коккинаки.

Поздравляю с достижением международного рекорда высоты на двухмоторном самолете с коммерческим грузом в 500 килограмм.

Крепко жму Вашу руку.

И. Сталин ».

Это приветствие обязывало меня ко многому. Я начал готовиться ко второму высотному полету - на побитие рекорда высоты с коммерческим грузом в одну тонну. Через девять дней после первого полета я вновь поднялся на той же машине с грузом в тонну и достиг высоты 11402 метра, превысив почти на два с половиной километра буржуазный рекорд.

Но раз мне удалось поднять тонну почти на такую же высоту, как и полтонны, то, следовательно, 500 килограммов можно забросить выше, чем я это- сделал в первый раз. Мог ли я после приветствия товарища Сталина не улучшить оба рекорда, взяв из машины действительно все возможное.

Делать - так делать хорошо!

3 августа мой самолет с коммерческим грузом в полтонны поднялся на высоту 12816 метров, а 21 августа с грузом в тонну - на 12101 метр. После этого я получил второе приветствие от товарища Сталина. В нем говорилось:

«Поздравляю Вас с достижением нового высотного рекорда. Крепко жму Вам руку.

И. Сталин» .

В своем ответном письме я обещал товарищу Сталину, что не остановлюсь на достигнутом, не зазнаюсь, а буду повышать потолок советской авиации, совершенствовать технику высотных полетов и передавать свой опыт моим товарищам.

Вскоре мне удалось установить международный рекорд высоты полета с грузом в две тонны (11005 метров). Но больше всего радовало то, что вслед за мной на штурм высоты ринулись другие советские пилоты. Летчики А. Юмашев, М. Нюдтиков, М. Липкин, М. Алексеев и другие добились очень крупных достижений. В короткий срок в таблице международных рекордов вся графа высотных полетов с коммерческой нагрузкой была

запомнена именами советских летчиков. Я гордился своими товарищами. Крупные авиационные задачи можно решать только коллективно. Если бы я работал одни, то давно бы перестал бороться за завоевание рекордов высоты. По моему пути пошли десятки пилотов, - это означало, что я работал не впустую, а занимался важным, нужным делом.

После достижения международного рекорда высоты полета с грузом в две тонны я решил заняться дальними скоростными полетами. Вместе со штурманом А. М. Бряндинским мы на том же самолете конструкции С. В. Ильюшина совершили высотный скоростной перелет по маршруту Москва - Ейск - Москва. Через короткое время мы вылетели из Москвы в Баку и к концу дня вернулись обратно, покрыв без посадки около 4000 километров.

С весны 1937 года мы начали готовиться к побитию международных скоростных рекордов. Серьезнейшей проверкой нашей готовности явился перелет Москва - Свердловск - Москва. 2850 километров были пройдены за 8 часов 50 минут со средней скоростью в 320 километров в час.

В августе 1937 года нам с Бряндинским удалось совершить дальний рекордный скоростной перелет по маршруту Москва - Севастополь - Свердловск - Москва. Общее протяжение пути - 5018 километров. В кабине самолета находилась тонна коммерческого груза. Полет совершался в основном на высоте 5000 метров, но иногда потолок повышайся до 7000 метров. Средняя скорость полета была равна 325 километрам 257 метрам в час. Мы побили сразу три международных рекорда: скорости полета на 5000 километров без нагрузки, с грузом в полтонны и с грузом в тонну.

Так, борясь последовательно за достижение рекордов высоты, скорости и дальности, мы подступали к осуществлению беспосадочного скоростного высотного перелета из Москвы на Дальний Восток, в котором должны были найти разрешение все три элемента - скорость, высота и дальность.

* * *

Идея скоростного перелета из Москвы на Дальний Восток зародилась у вас с Бряндинским сравнительно давно. Но я чувствовал необходимость предварительно проверить себя, моего штурмана Бряндинского и машину. По сути дела перелет из Москвы в Баку и полет по замкнутому треугольнику Москва - Севастополь - Свердловск - Москва являлись своего рода тренировочными испытательными рейсами. После тщательного

изучения самолета «Москва» я убедился, что на нем можно пролететь из столицы Советского Союза в любую географическую точку нашей страны, будь то Хабаровск, Чукотка, Владивосток и т. д.

Самолет «Москва» конструкции инж. С. В Ильюшина сочетает в себе прекрасные качества очень большой потолок, высокую скорость, отличную дальность, солидную грузоподъемность. На нем можно за сравнительно небольшой срок покрыть весьма значительные расстояния.

Я поделился своей идеей с конструктором, штурманом, и мы начали потихоньку готовиться к дальнему рейсу В конструкцию самолета не было внесено каких-либо существенных переделок. Мы только несколько изменили внутреннее расположение приборов и поставили дополнительные баки для бензина. Разумеемся, вся машина была тщательно проверена до последнего винтика.

Этот пресловутый последний винтик в нашем деле играет большую роль. Часто из-за него приходится откладывать полет. Нередко поломка маленькой незаметной детали вынуждает летчика делать посадку на неподготовленном аэродроме, а кое-когда ведет к аварии в воздухе.

Задачи перелета были довольно обширными. Нам хотелось в кратчайший срок связать Москву с Дальним Востоком, доказать, что тихоокеанские рубежи советской земли вовсе не так отдалены от сердца страны, как это принято думать, и что их можно в любой момент быстро достигнуть.

Мы решили лететь не по существующей трассе Гражданского воздушного флота, оборудованной аэродромами, маяками и метеорологическими станциями, а напрямую, по кратчайшей линии от Москвы до Владивостока. Маршрут нашего перелета проходил много севернее существующей трассы, пересекал малоизученные районы, пролегал над горами, тундрой и тайгой. Северная трасса была не только труднее южной. Она давала и некоторые преимущества. Средняя часть ее находилась примерно на 62-63 градусе северной широты. В июне, избранном нами для полета, ночи на той широте практически нет, солнце заходит лишь на час. Мы могли лететь сутки в условиях светлого дня, что значительно облегчало полет.

Расстояние между Москвой и Владивостоком самолеты Гражданского воздушного флота обычно покрывают за шесть - восемь суток. Мы рассчитывали достигнуть без посадки района Владивостока за 24 часа. В случае успеха нашего полета любому военно-грамотному человеку стало бы ясно, что при необходимости в такой же примерно срок из Москвы на Дальний

Восток может быть переброшен не один самолет, а целый воздушный флот, который обрушится на врага смертоносной лавиной. Мы живем в обстановке, когда война может вспыхнуть в любой день и в любой части земного шара. В военное время важно быстро перебрасывать войска в наиболее угрожаемые пункты. -Наш перелет доказал, что пополнение дальневосточных воздушных сил возможно осуществить в самый короткий срок.

С другой стороны, даже самый беспокойный сосед понимал, что если советские самолеты могут пролететь много тысяч километров без посадки по советской территории, то они в состоянии, в случае надобности, залететь далеко и на вражескую территорию. Взяв в качестве отправной точки Минск или Хабаровск, легко убедиться в том, что нет такой столицы на европейском материке или островах Тихого океана, которой не мог бы достичь наш самолет.

От Москвы до Владивостока наш самолет пролетел свыше 7600 километров. Конечно, в будущей войне далеко не всегда придется совершать такие большие перелеты. Как правило, цели будут находиться значительно ближе. Но полеты на дальние расстояния показывают, что советские самолеты обладают огромной грузоподъемностью. Это значит, что, уменьшив запасы бензина, мы можем увеличить бомбовую нагрузку и доставить в намеченный пункт достаточно внушительное количество «ягодок» разного размера.

Таким образом в задачи перелета входило всестороннее испытание нашей машины в дальнем длительном полете. Мы хотели показать, что советские самолеты могут летать далеко, на большой высоте и с большой скоростью, независимо от метеорологической обстановки.

Наш полет убедил также и гражданскую авиацию, что проблема организации скоростных рейсов вовсе не так сложна и ее решение не требует многих лет, как это казалось раньше. Транспортные самолеты могут совершать рейсы из Москвы на Дальний Восток (учитывая промежуточные посадки) за двое-трое суток. Это значит, что грузы, почта, люди будут доставляться в Иркутск, Хабаровск, Владивосток значительно быстрее, чем раньше, что Дальний Восток может получать различные письменные указания, директивы, материалы, газеты гораздо скорее. Понятно, что этот опыт можно распространить и на все другие воздушные линии Советского Союза. И не случайно Главное управление Гражданского воздушного флота сейчас открыло и открывает ряд экспрессных воздушных линий. Скоростные самолеты начинают работу между Москвой и Владивостоком, Москвой и Ташкентом, Москвой и Киевом.

Приступают к эксплоатации скоростных самолетов и на других линиях.

Избранная нами трасса отличалась большой сложностью. Мы взяли карту СССР, провели красную черту от Москвы до Хабаровска и решили лететь по этой прямой. Населенных пунктов по нашему маршруту было мало. Значительная часть пути пролегала над мало населенной местностью, имеющей незначительное количество ориентиров.

Из Москвы наш путь шел через Шарью и Киров к Уралу. За Уральским хребтом тянулась безлюдная тундра, болотистая, непроходимая в летнее и осеннее время года. Только зимой, когда тундра покрывается снегом, местные жители пересекают ее на собачьих упряжках. От Урала и до берегов Енисея нам предстояло лететь без всяких наземных ориентиров. За Енисеем тянулась сибирская тайга. Населенных пунктов, ориентиров в ней встречается тоже очень мало.

Путь над тайгой приводил нас к Бодайбо. После Кирова это был первый крупный населенный пункт, лежащий на нашем маршруте. Таким образом, мы должны были пролететь тысячи километров, ориентируясь почти исключительно по приборам, не доверяя даже картам, так как большинство рек и озер тайга и тундры на этих картах либо нанесены неточно, либо совсем не помечены. За Бодайбо нам предстояло пройти над высочайшим Яблоновым хребтом, пересечь горы Хингана, высокие вершины Сихотэ-Алиньского хребта. Лишь после Хабаровска обстановка перелета становилась более благоприятной. Здесь маршрут пролегал над долимой реки Уссури, местность была более населенной, появлялись аэродромы, где можно было в случае какой-нибудь неприятности совершить посадку.

При таком дальнем перелете трудно было, конечно, рассчитывать на «сквозную» хорошую погоду. Мы знали заранее, что нам придется лететь не только при ясном солнышке, но и преодолевать сплошную облачность, мощные грозовые фронты, пересекать циклоны, итти в облаках.

Самолет конструкции инженера-орденоносца, депутата Верховного Совета СССР Сергея Владимировича Ильюшина, выбранный для перелета, был хорошо мне известен. Как летчик-испытатель я изучил эту машину еще до того, как ее выкатили на аэродром, следил за ее постройкой, сборкой, первыми испытаниями. Затем я проверял самолет в воздухе, летал на нем в стратосферу, установил рекорды скорости. По общему мнению, машина вполне удовлетворяла всем требованиям дальнего перелета и обеспечивала успешное выполнение поставленных нами задач.

Что же представляет собой самолет «Москва»? Это моноплан, снабженный двумя мощными моторами советской конструкции. Внешне он ничем не отличается от современных самолетов, форма которых за последние годы стала довольно однообразной. Но он обладает значительно большими скрытыми возможностями, чем какая-либо другая конструкция.

Несмотря на то, что у «Москвы» исключительно большая грузоподъемность, самолет кажется небольшим. Его формы изящны и вызывают восхищение не только у знатоков, но и у непосвященных зрителей. Машина прекрасно оборудована, имеет шасси, убирающееся во время полета, закрылки, уменьшающие скорость движения при посадке, тормоза на колесах.

Внутренние помещения удобны. Штурман имеет в своем распоряжении великолепную кабину, оборудованную всеми приборами, необходимыми для нормального и слепого полета. Благодаря значительным размерам рубки, штурман может сидеть, стоять во весь рост и даже сделать несколько шагов, если он захочет размяться, что очень важно во время длительного полета. Летчик живет более стесненно, чем штурман, но все же он имеет достаточно места для того, чтобы разложить карты, блокноты, еду, обмундирование. Встать, однако, пилоту нельзя. Он должен сидеть во время всего полета. Конечно, можно было бы расширить кабину, чтобы предоставить командиру корабля возможность отдохнуть, но, во-первых, в этом полете такая возможность исключалась, так как летчик был один, а во-вторых, тогда пришлось бы убрать несколько бензиновых баков, на что экипаж никак не мог согласиться.

Управление самолетом двойное, и при нужде штурман может вести самолет. В случае отказа одного мотора самолет в состоянии продолжать полет на другом, слив некоторую часть бензина в воздухе.

Перед полетом машина была окрашена в красный цвет. Этот цвет мы избрали потому, что он очень заметен с воздуха. Если бы нам пришлось сделать вынужденную посадку где-нибудь в тундре, то поисковые партии могли бы, пролетая над местом посадки, легче нас обнаружить. Неокрашенный же самолет заметить с воздуха очень трудно.

На плоскостях снизу громадными буквами было выведено слово «Москва».

Взлет

Трудно сказать, когда началась подготовка к нашему полету на Дальний Восток. По сути дела такой подготовкой была вся моя

прежняя работа по испытанию машины Ильюшина. В повседневной будничной работе, в ходе испытаний мне удалось решить ряд вопросов, существенных для предстоящего дела. Я отлично представлял себе качества и возможности машины, работу моторов, расход горючего при различных режимах полета. Тем не менее в месяцы, предшествовавшие перелету, мы не ослабляли подготовку, а наоборот, вели ее очень усиленно и с большим вниманием.

Раньше мне не приходилось подниматься на этом самолете с такой огромной нагрузкой, с какой мы должны были стартовать на Восток. Понятно, что при увеличении полетного веса машины расход горючего должен быть иным, чем при полетах с нормальной нагрузкой. А точное определение расхода горючего являлось совершенно необходимым для расчета дальности и продолжительности полета. Зная расход горючего при определенной скорости и высоте, мы могли точно подсчитать, какое количество бензина вообще понадобится на перелет до определенного пункта. Поэтому мне пришлось провести ряд новых испытательных полетов. В результате я четко представлял себе расход бензина в каждый час рейса в начале, в середине и в конце пути, на высоте от нуля до восьми тысяч метров, при различных скоростях полета.

Во время испытаний обнаружилось, что один из моторов обладает чрезвычайно большим аппетитом и пожирает горючего значительно больше, чем другой. Других отрицательных качеств, кроме чрезмерного аппетита, этот двигатель не проявлял. В более спокойной обстановке его следовало бы сменить. Учитывая недостаток времени и общую положительную оценку работы мотора, мы решили его не менять, а просто взять некоторое количество бензина про запас.

Оборудование самого самолета практически осталось таким же, каким было и раньше. Навигационное оснащение пилота и штурмана в основном состояло из компасов различных систем и приборов, контролирующих положение и движение самолета, работу моторов и оборудования. Большую ценность представлял радиокомпас - прибор, позволяющий точно выходить на любую радиовещательную станцию. Качества этого прибора мы неоднократно промерили, возвращаюсь с Дальнего Востока. По пути к Тихому океану нам не пришлось им пользоваться, так как трасса перелета проходила слишком далеко от района расположения радиопередатчиков, а в единственном пункте маршрута, где мы могли воспользоваться этим прибором, - в Хабаровске - мы потерпели полную неудачу (о чем речь будет итти ниже).

Снаряжение экипажа состояло главным образом из предметов, необходимых для жизни в тайге или тундре в случае вынужденной посадки. Мы имели в своем распоряжении аварийный запас продуктов, надувную резиновую лодку (клиппер-бот), на которой можно было при посадке вблизи какой-нибудь реки добраться до населенного пункта, оружие, патроны, гвоздичное масло и сетки от комаров.

Врачи настаивали на том, чтобы перед перелетом мы отдохнули, соблюдали определенный режим. Обстоятельства сложились так, что нам не удалось воспользоваться советами врачей. Не изменяя обычного образа жизни, мы занимались своими будничными делами. Я, например, до самого последнего дня продолжал испытание нового самолета, Бряндинский работал в своей военной части.

Много внимания мы уделили организации обеспечения перелета. Она охватывала обеспечение экипажа метеосводками и радиосвязью, изучение трассы и промежуточных аэродромов, подготовку старта и финиша.

Больше всего нас беспокоила погода. Нам предстояло пересечь половину Европы и всю Азию. На таком гигантском протяжении трудно было подобрать одинаково благоприятную погоду. Важно было хотя бы стартовать при хороших условиях, так как лететь вслепую на перегруженной машине и трудно, и рискованно. Полет в облаках связан с резкой болтанкой, при которой прочность самолета подвергается серьезному испытанию.

В начале июня ленинградское бюро долгосрочных прогнозов погоды прислало сообщение о том, что наиболее благоприятные условия для полета, по его мнению, ожидаются во второй половине июня. На это время мы и ориентировались. За две недели до старта синоптики начали составлять ежедневные карты погоды по трассе. С момента старта вся сеть метеостанций, расположенных вблизи трассы, работала уже исключительно на нас. Ежечасно мы получали по радио сводки погоды, сообщения о том, что нас ожидает впереди. Метеообслуживание нашего перелета было организовано блестяще, единственный его недостаток заключался в том, что синоптики не были в состоянии изменять погоду по нашему желанию. А погода оказалась даже хуже, чем они предсказывали. К сожалению, метеорологическая наука еще недостаточно вооружена для того, чтобы четко, ясно и, главное, безошибочно предугадывать все явления, происходящие в земной атмосфере.

Когда подготовка была закончена, самолет проверен, испытан и все оборудование опробовано, я сообщил о своей готовности в Народный комиссариат оборонной промышленности.

Прошла неделя. Я ждал ответа. Каждый день в шесть часов вечера мне приносили карту погоды. Трасса была забита циклонами, они тянулись один за другим. Синоптики вырисовывали на бумаге бесконечные гряды облачности.

15 июня я приехал домой после очередного испытания нового самолета. В час ночи неожиданно зазвонил телефон. Я снял трубку и сказал:

- Слушаю.

- Говорит Сталин. Здравствуйте! - ответил мне спокойный голос.

Я хорошо знал этот полос. Мне не раз выпадало счастье видеть товарища Сталина, присутствовать на совещаниях, которые происходили при его участии. Этот голос, запомнившийся навсегда, подбадривал меня в самые тяжелые минуты моей авиационной жизни. И в тат ночной час, когда товарищ Сталин позвонил шве домой по телефону, я сразу понял, что вопрос о нашем перелете, видимо, решен.

- Как ваше здоровье, товарищ Коккинаки? - спросил Иосиф Виссарионович.

Я сказал, что чувствую себя крепким, бодрым и готовым к любому рейсу, любому перелету.

- Вы отдыхали в этом году? - снова спросил товарищ Сталин.

Я опять ответил, что вполне готов к полету, жду только разрешения.

- Как идет подготовка самолета к перелету? - спросил товарищ Сталин.

Коротко, стараясь не задерживать товарища Сталина, я доложил о готовности самолета, о проверке всех приборов, о возможностях машины, о всех деталях предстоящего перелета.

Иосиф Виссарионович начал расспрашивать о трассе: не трудна ли она, все ли продумано до мельчайших деталей.

- Конечно, - ответил я, - мы все продумали и проверили. Не беспокойтесь, Иосиф Виссарионович, успех за нами.

- Я не об успехе беспокоюсь, - ответил товарищ Сталин, - а о вас.

Я поблагодарил товарища Сталина за внимание, за непрестанную заботу, за все то, что он сделал для меня. Иосиф Виссарионович пожелал мне успешно закончить подготовку к перелету и оказан, что так как он не сомневается в серьезности и тщательности подготовки, то решение о вылете должны принять мы сами.

- Но все же, - сказал в заключение товарищ Сталин, - перед отлетам зайдите ко мне. Мы пожелаем вам счастливого пути.

Всю ночь после этого разговора я не сомкнул глаз. И хотя у

нас все было готово к старту, но после разговора с товарищем Сталиным мы приделала всю подготовительную работу сначала. Снова и снова инженеры и техники авиационного завода имени Менжинского проверяли под нашим руководством машину, моторы, все оборудование Долголетняя работа в авиации выработала у меня привычку никому не верить на слово, проверять перед полетом все самому. Я никогда не сяду за штурвал до того, как сам не испытаю мотора, рычагов управления, всех, с первого взгляда, малозначащих, но в пошете очень важных деталей. Это железный закон. В авиации всегда нужна тройная проверка.

Изучая карту погоды, мы убедились, что благоприятной метеосводки нам не дождаться. Приходилось брать погоду такой, какая она есть. Некоторое улучшение погоды ожидалось лишь к середине августа, но и в этом не было ни у кого твердой уверенности. Затягивать перелет мы не могли. Поэтому я и Александр Матвеевич Бряндинский решили вылететь при малейшей возможности.

Утром 26 июня, проголосовав за нашего кандидата в депутаты Верховного Совета РСФСР профессора М. П. Киреева, я и Бряндинский прямо из избирательного участка поехали на Главную аэрометеорологическую станцию военно-воздушных сил РККА. Собрали всех синоптиков и засели за карты. Начальник станции В. И. Альтовский обещал в ближайшие дни целую серию весьма неприятных тайфунов японского происхождения. Нужно было вылетать немедленно.

Посовещавшись, мы решили назначить старт на следующий день. В этом случае вас ожидала плохая, но все же не худшая погода. Нам предстояло пересечь грозовой фронт, расположенный между Москвой и Кировом, начинающийся на высоте 200 метров от земли и кончающийся примерно, на уровне семи километров. Перед Уралом нас ждала хорошая погода. Дальше - размытый фронт, над тундрой - солидная облачность мощностью от семи до девяти баллов, за Енисеем - два циклона, в районе Хабаровска сплошная облачность. Между Хабаровском и Владивостоком торчал еще один циклон.

Сводка, что и говорить, была невеселой. Впрочем неблагоприятная погода до известной степени отвечала задачам нашего перелета. Проделать весь путь при ясном солнышке, в условиях отличной видимости - дело нехитрое. Но нам, военным летчикам, придется летать не только в хорошую, но и в плохую погоду, при которой бдительность противника будет ослаблена, действительность защитных средств понижена. Кроме того, если летчикам ждать хорошей погоды, то иногда им придется сидеть

на земле месяцами.

Наконец, как известно, перелет должен был продемонстрировать полную готовность наших военно-воздушных сил в любой момент сосредоточиться на Дальнем Востоке. Понятно, что дальневосточный враг, нападая на Советский Союз, не будет ждать хорошей погоды. И если потребует обстановка, мы должны при любых метеорологических условиях быстро перебросить туда военно-воздушные силы. Поэтому плохая погода в некоторой мере даже привлекала нас.

Сделав необходимые указания о подготовке самолета к старту, я позволил в Кремль, попросил передать товарищу Сталину о том, что мы назначили вылет на завтра, и, памятуя слова Иосифа Виссарионовича, попросил разрешения приехать вечером к нему.

Вечером я был принят в Кремле товарищами Сталиным и Молотовым.

- Ну, как дела? - спросил меня товарищ Сталин.

Я развернул карту, на которой был нанесен маршрут перелета, показал карту погоды.

Товарищи Сталин и Молотов внимательно ознакомились со всеми этими материалами. Особенно товарищ Сталин интересовался маршрутом нашего полета. Он спросил, далеко ли отстоит трасса от Якутска, затем подошел к карте, висящей на стене в кабинете, показал места своей ссылки, подчеркнул, что наш маршрут проходит по ненаселенным местам. Заключая эту часть беседы, он предложил ни в коем случае не рисковать и при малейшей опасности и малейшем сомнении в успешности продолжения полета немедленно его прекратить.

Товарищ Сталин попросил меня рассказать о готовности машины, о моем самочувствии, о состоянии здоровья Александра Матвеевича, о трудных этапах перелета. Я ответил, что трасса нашего полета весьма трудна, но вполне преодолима, и сказал также о практическом значении перелета для обороны страны.

Товарищ Сталин поинтересовался, какие меры мы предусмотрели, если откажет материальная часть, если обнаружим какие-нибудь неполадки, если сильно прижмет погода; товарищ Молотов спросил, как организована связь, с кем мы будем сноситься во время перелета. Я ответил на все вопросы. Перед окончанием беседы товарищ Сталин снова задал тот же вопрос, с которым он обращался ко мне по телефону: отдыхал ли я в этом году? Я ответил, что не отдыхал.

- Почему? - спросил товарищ Сталин, - надо было отдохнуть перед полетом.

Я пояснил, что был занят испытаниями самолета и проверкой

подготовки машины. Иосиф Виссарионович заявил, что я поступил совершенно правильно, что в авиации необходим личный непрерывный присмотр за всем хозяйством и особенно за тем самолетом, на котором летчик отправляется в воздух.

Затем товарищи Сталин и Молотов пожелали мне счастливого пути, успешного окончания перелета.

Прямо из Кремля я поехал на аэродром. Было довольно поздно, но никто не расходился. Все ожидали результатов моей беседы с руководителями партий, и правительства. Известие о том, что разрешение на завтрашний вылет получено, было встречено с большой радостью. Инженеры и техники немедленно выехали на Щелковский аэродром готовить самолет к старту, синоптики требовали молниями, от своей сети новых данных о погоде.

Мы разъехалась по дамам. Бряндинский умчался в поселок Щелково - его жена накануне родила дочь. Я приехал домой, подошел к окну. Москва была закрыта сплошной облачной завесой, дождь лил как из ведра. Трудно было представить себе, что этот ливень когда-нибудь кончится. Синоптики, однако, уверяли, что утром погода улучшится. Я подождал несколько часов, но дождь не прекращался. Тогда я махнул рукой и лег спать. Долго не мог уснуть, обдумывая технику старта.

В шесть часов утра меня увезли в Щелково. До старта оставалось два часа. За это время нужно было успеть позавтракать, просмотреть последние метеосводки, проверить работу самолета и приборов, поговорить с журналистами, попрощаться с друзьями.

Щелковский аэродром хорошо известен в нашем Союзе. Именно с этого аэродрома стартовал самолет Героев Советского Союза Чкалова, Байдукова и Белякова, отправившийся по Сталинскому маршруту из Москвы к Николаевску-на-Амуре; отсюда взлетел экипаж Чкалова в свой сказачно-смелый рейс через Северный полюс в Америку; с этого аэродрома стартовали Герои Советского Союза Громов, Юмашев и Данилин на побитие мирового рекорда дальности; отсюда взлетел и ширококрылый гигант Сигизмунда Леваневского… Вдоль ближнего края аэродрома тянется широкая взлетная бетонированная дорожка. Она начинается высокой горкой, облегчающей взлет перегруженных машин. Обычно все самолеты, отправлявшиеся в дальний рейсы, начинали разбег с горки. Так как самолет. «Москва» обладал прекрасными взлетными данными, мы решили стартовать не с горки, а непосредственно с дорожки.

Предсказание синоптиков оправдалось. К утру дождь прекратился. Светло солнце, кое-где белели облака, точнее - их

остатки, мелочь, рвань. Мы распрощались с друзьями, и заняли свои места. В самый последний момент примчался автомобиль: корреспонденты «Правды» привезли пятьдесят номеров только что вышедшей газеты. Я охотно принял дополнительный груз. Мне и раньше доводилось быть письмоносцем «Правды». Год назад я доставил в Свердловск газету через восемь часов после ее выхода; обычно она попадает туда лишь на третий день. Мы распихали газеты по всем свободным уголкам самолета.

Я приказал убрать колодки и дал полный газ. Самолет покатил по дорожке. Он был нагружен много выше нормы: полетный вес машины определялся в 12,5 тонны. Инженеры определили длину разбега в 1200 метров. Фактически разбег занял всего 820 метров. Машина шла как будто по линейке, не отклоняясь ни на йоту в сторону. Через 40 секунд мы были в воздухе.

Полет Москва - район Владивостока начался.

Курс на Восток

Сделав широкий круг, мы снова прошли над аэродромом. С высоты полутораста метров я взглянул в последний раз на знакомое поле. Внизу стояли провожавшие. Они махали руками и шапками. Быстро проплыли ангары, здания штаба, хорошо знакомый лесок. Было 8 часов 36 минут утра 27 июня.

Едва под нами исчезла толпа провожающих, как мы немедленно приступили к проверке моторов, их работы. Я прислушивался к работе моторов, следил за показаниями приборов, наблюдал за давлением бензина и масла, за температурой воды, держал в поле зрения все многочисленные циферблаты на приборной доске. Бряндинский немедленно связался по радио с землей. Связь работала исправно.

Все шло как будто нормально. Но с первой же минуты я ощутил огромную перегрузку машины. Вес самолета чувствовался физически. Управление работало вяло. Стоило немного опустить нос машины - и самолет терял сразу 50-70 метров высоты, в то время как обычно он проваливался на 5-10 метров. Крен приходилось преодолевать с очень большим усилием. Пилотирование перегруженной машины резко отличается от управления нормальным самолетом. «Москву» нужно было вести чрезвычайно бережно, осторожно. Чувствовалось, ощущалось, что сидишь исключительно на моторах. Стоит им сдать, ослабить тягу - и самолет, как гирька, пойдет вниз.

Еще на земле Бряндинский дал мне точный курс. Сразу после старта он сличил заданный курс с показаниями приборов. Сверив

работу компасов, он ввел поправку примерно в два градуса. Курс мы взяли строго на восток, прямо на Хабаровск.

За аэродромом потянулся лес. Мы шли на небольшой высоте, прекрасно различая дороги, речки, населенные пункты. Сверху пригревало солнышко. Мы улыбались. Но через полчаса погода изменилась. Около Иванова мы попали в облака. Чем дальше, тем погода становилась хуже. Понемногу нас начало прижимать к земле. Облака спускались ниже, видимость ухудшалась, начался дождь. Синоптики, предсказывая нам плохую погоду, уверяли, однако, что нижняя кромка облаков будет находиться на высоте около 300 метров. 300 метров под самолетом - это все-таки высота. В действительности высота облачности оказалась равной не 300, а 50 метрам. Ошибка, с точки зрения синоптиков, незначительная. Оценить ее может лишь летчик, пилотирующий перегруженный самолет.

Было ясно, что мы находимся в зоне грозового фронта. Его можно было либо перескочить на высоте примерно шести-семи километров, либо пройти под облаками. В начале рейса наш перегруженный самолет большой высоты набрать не мог. Лететь вслепую было рискованно. Пришлось итти под облаками.

Вскоре высота полета упала до 30 метров. Дождь не прекращался, впереди ничего не видно. Если бы на наше несчастье на пути попалась высокая колокольня, небольшой холм или заводские корпуса, - экипажу «Москвы» не довелось бы закончить перелет.

Продолжение полета на такой высоте было необдуманным риском. Волей-неволей пришлось влезть в облака и итти вслепую. Пролетев около 300 километров, мы, наконец, вышли из облачной пелены. Правда, облака попрежнему сплошным навесом закрывали небо, но нижняя кромка их несколько приподнялась. Мы могли лететь на высоте около 100 метров. В таких условиях полет продолжался почти до Кирова.

Скорость самолета, составляла около 300 километров в час. Под нами бесконечной чередой проносились рощи, поля, деревни. Мы не обращали на них внимания. В полетах на большое расстояние незачем соблюдать детальную ориентировку. Важно определяться по крупным ориентирам на отдельных этапах маршрута. В основном курс выдерживается по расчету времени, и лишь тогда, когда внизу промелькнет крупный город, большая река, высокие горы - уточняется маршрут.

В 11 часов 08 минут мы миновали Киров. Александр Матвеевич регулярно поддерживал двустороннюю связь с землей. Всякому понятно значение радиосвязи в дальнем перелете. Когда самолет великого летчика Чкалова несся над безбрежной

арктической пустыней, весь мир каждый час точно знал местонахождение славного экипажа и был в курсе всех дел, происходящих на самолете. Во время экспедиций на Северный полюс корабли Молокова, Алексеева и Мазурука могли соединиться с самолетом Водопьянова, находившимся на полюсе, лишь потому, что в распоряжении флагманской машины была хорошая радиостанция, с помощью которой экипаж Водопьянова после посадки сообщил о своем местонахождении.

Нам предстояло пролететь над мало изученными районами Советской страны. В случае вынужденной посадки мы могли дать знать о своей судьбе и местонахождении лишь при помощи радио. Поэтому я еще на земле приказал штурману начинать каждую радиограмму с сообщения координат. Земля, слыша работу самолета, прежде всего узнавала, где он находится.

Вообще радиооборудованию мы уделили большое внимание. По моей просьбе один завод изготовил очень небольшую по размерам и малую по весу радиостанцию, включающую два приемника и два передатчика. Ее качества мы проверили во время испытательного полета к Финскому заливу, когда Бряндинский держал от Балтики прямую связь с Баку. Достаточно сказать, что во время нашего полета на Восток Москва непрерывно поддерживала с самолетом двустороннюю связь и даже приняла нашу радиограмму о посадке в Спасске. Мы взяли с собой также аварийную радиостанцию, подобную той, которая имелась на льдине в лагере Папанина. Динамо-машина этой станции имеет ручной привод: один человек должен крутить ручку, заменяя двигатель электростанции, другой в это время занимается передачей. «Солдат-мотор», как называют летчики такую станцию, был спрятан в хвосте фюзеляжа. Эта предосторожность была принята на случай вынужденной посадки, при которой основные радиостанции, расположенные в передней рубке, могли пострадать.

За Кировом погода быстро улучшалась. Сплошная облачность постепенно перешла в рваную, а затем почти исчезла. Воспользовавшись этим, мы начали набирать высоту. Довольно быстро самолет поднялся на 4500 метров. Мы надели маски, включили кислородные приборы и продолжали свой путь на этой высоте.

Трасса от Кирова до Урала была довольно однообразной. Внизу тянулся привычный пейзаж: небольшие леса, поля. Часто попадались дороги. Приблизительно через три часа после старта Бряндинский прислал мне записку. На клочке бумага была написана цифра «1000». Это значило, что мы прошли 1000 километров. Оставалось лететь еще 6500. Саша подсчитал

среднюю скорость. Она достигала 314 километров в час. На отдельных участках скорость повышалась до 336 километров в час.

Самолет приближался к Уралу. Судя по карте погоды, за Уралом мы должны были встретиться с остатками прошедшего грозового фронта. Внеся поправку в предсказания синоптиков, я решил на всякий случай набрать высоту еще в предгорьях Уральского хребта. Предосторожность оказалась не лишней. Нам удалось увидеть лишь предгорье Уральского хребта, середину хребта мы перевалили в облаках и покинули их лишь на высоте 5500 метров. Увидеть сверху Урал нам так и не удалось.

- Не горюй, полюбуемся горными видами на обратном пути, - утешил меня запиской Бряндинский.

Через некоторое время штурман сообщил, что Урал остался позади. Мы шли над облаками. Они сплошной пеленой закрывали землю. Нигде не было видно ни малейшего просвета. А над нами ярко светило солнце, заливая ослепительным светом облачный океан.

Полет над облаками наполняет сердце летчика каким-то ясным спокойствием. Вид их сверху необычен. Они совершенно не похожи на те облака, которые мы видим с земли. Формы их бесконечно разнообразны. Иногда они кажутся грозными, мощными, опасными, иной раз, наоборот, маскируют опасность, ожидающую летчика.

Часто попадаются облака, полет над которыми напоминает путешествие над океаном. Это ощущение усиливается своеобразным освещением движущихся гряд, похожих на морские волны. Нередко из океана то тут, то там выпирают облачные горы. По этим возвышенностям легко ориентироваться, держать курс от одного пика к другому. Порой встречаются очень своеобразные образования в виде высоких наковален. Это грозовые облака, несущие мощные электрические заряды. В «наковальни» пилоту залетать не рекомендуется: самолет там может изломать, как игрушку. Бывает, наконец, и чрезвычайно разжиженная облачность, напоминающая дымку. Сквозь белесую пелену мутно просвечивает земля, ориентиры сливаются, очертания тускнеют.

При взгляде сверху поверхность облаков кажется ослепительно белой. Под самолетом расстилается безбрежный океан молочного света. Если полет совершается вдоль облачности или летчик идет навстречу облакам, то он видит впереди или сбоку сплошную темную стену без всяких светлых тонов. Глухая, мрачная, темная стена!

При полете в облаках ничего не видно. Вокруг молоко.

Ощущение можно сравнить с передвижением по земле в очень густом тумане, когда нельзя различить даже рядом идущего человека. При слепом полете в облаках летчик видит свой самолет примерно до конца крыльев. Обстановка слепого полета очень однообразна, но и весьма напряженна. Но вот впереди молоко светлеет, как будто его обильно разбавили водой. На душе также становится светлее, знаешь, что облачность кончается и впереди ясная погода. Она еще далеко. Предстоит пролететь еще несколько километров. Но пилоту весело! А когда слепой полет кончается и впереди показывается яркое солнце, с летчика точно сваливается какая-то тяжесть. Словно долго сидел под водой и, наконец, вынырнул на поверхность. Обилие света, голубое небо, ласковое солнце!…

При полете над облаками можно наблюдать интересное оптическое явление. Самолет отбрасывает на облака очень оригинальную тень. По облачной пелене передвигается большой, резко очерченный круг, а в центре его видна летящая машина, напоминающая настоящий самолет.

Однажды мне пришлось лететь над облаками, выполняя специальное задание по испытанию самолета. В передней кабине находились инженеры, которым раньше никогда не приходилось подниматься выше облаков. Рейс проходил нормально. Неожиданно я заметил, что сидящие в передней кабине забеспокоились, открыли окна и испуганно указывают рукой вниз. Я встревоженно взглянул за борт и расхохотался: по облакам неслась тень моего самолета. Пассажиры приняли ее за другую машину и опасались столкновения. Над Уралом мы встретили комбинированную облачность, сочетавшую в себе самые различные формы. Кое-где облака громоздились могучими нескладными вершинами, местами лежали, как слоеный пирог, изредка образуя окна, в которые можно было заметить лежащий ниже облачный слой.

Между пилотом и штурманом завязалась оживленная переписка. Я получил от Саши целое письмо. Он писал:

«Первое: скорость 307; второе: ветер справа, сзади, слабый; третье - чего дать кушать?»

Из пилотской кабины в штурманскую рубку пошел такой же лаконичный ответ:

«Скорость не густо. Нельзя ли ветер усилить? Глоток кофе».

С высоты пяти с половиной километров открывался довольно обширный вид. Слева тянулись бесконечные облачные хребты. Прямо перед нами смыкались настолько грозные вершины, что, казалось, никакому самолету из них не выбраться. Справа тоже громоздились облачные скалы, но несколько иного вида. Похоже,

что где-то за углом почище, спокойнее. С большой неохотой мы огибали один угол за другим, обнаруживая за каждым поворотом новые горы, отроги новых нагромождений. Так постепенно мы отклонились на 80 километров к югу от нашей трассы.

- Так и до экватора доберемся! - прислал мне записку Бряндинский. - Что прикажешь делать?

- Нужно обязательно выходить на трассу, - ответил я ему. - Где Обь?

- Не беспокойся, трасса от нас не уйдет, и мы от нее тоже. Ты только не отжимай больше вправо. Обь пройдем между Самарово и Кондинском.

Судя по прогнозам погоды, грозовой фронт должен был скоро кончиться. Где-то очень близко нас ждала хорошая погода. Бряндинский догадался, что у меня еще не иссякла вера в предсказания синоптиков, и иронически пожал плечами. Он был прав. Синоптики не учли, что тундра в это время года сильно прогревается солнцем. Мощные восходящие потоки создавали значительную облачность.

Вся территория тундры, лежащая на нашем пути, была закрыта тяжелыми облаками. Из-за грозовых разрядов ухудшалась слышимость радиопередачи с земли, усложнилось пилотирование. Облачные нагромождения закрыли путь. Пришлось лавировать между белыми горами, близко подходящими друг к другу. Иногда они смыкались, и волей-неволей нужно было переходить на слепой полет. Между облаками часто сверкали исполинские молнии. Наш полет напоминал беготню по длинному извилистому коридору.

Полет на этом этапе потребовал огромного физического напряжения. Приходилось непрерывно вертеть штурвал, выправляя крен самолета. Внизу все было темно: значит, идет дождь. Впереди непрерывно сверкали молнии, широкими, перекрещивающимися между собой линиями. Иногда раздавались громовые раскаты: они слышны были, несмотря на рев наших могучих моторов.

Над сибирской тундрой

Когда мы перевалили Уральский хребет и вышли в тундру, Бряндинский с грустью убедился, что из-за непроницаемой облачности ему не удастся даже краешком глаза посмотреть на село Кондинское - последний населенный пункт на этом этапе маршрута. Дальше на расстоянии нескольких тысяч километров не предвиделось ни одного селения. Мне и самому хотелось посмотреть на село Кондинское. Знать, как выглядит сверху этот

поселок, не мешало: может быть, придется еще раз пролетать в этих местах.

Как все летчики, я запоминаю города, бухты, любую местность так, как они выглядят с воздуха. В памяти остаются общие очертания, планировка города, крупные строения, линия реки и залива, змейки железных и шоссейных дорог. Все это откладывается в памяти летчика, служит потом точным ориентиром. Поэтому при полетах над европейской частью Союза ориентироваться легко. Там часто попадаются железные дороги, и, если летчик плохо разбирается в карте, он может просто взять курс по железнодорожной магистрали и лететь над ней до конечного пункта. В полете пользуются и другими видами ориентировки, вплоть до снижения, для того чтобы прочесть название железнодорожной станции или крупную вывеску. Можно упомянуть еще об одном способе определения своего местонахождения, который называется ориентировкой по местным жителям. Этот «способ» заключается в следующем: летчик приземляется, вылезает из самолета, спрашивает у первого встречного, где он находится, отмечает это место на карте и затем летит дальше. В полете на Восток все эти способы ориентировки были исключены, не только потому, что полет был беспосадочным, но и в силу полной безлюдности тундры.

В нашем распоряжении оставались методы аэронавигации по счислению пройденного пути, астрономическая и радиоориентировка. Штурман Александр Бряндинский великолепно владел всеми методами современной аэронавигации и в любой момент точно знал, где мы находимся.

Иногда в редко встречающиеся просветы нам удавалось увидеть землю. Вид ее доставлял нам большое удовольствие, но она была бесполезна для уточнения местонахождения. Внизу тянулись сплошные болота. Бряндинский попробовал сравнить карту с землей и безнадежно махнул рукой: ни на земле, ни на карте не было ничего примечательного. Между бесконечными болотами изредка обрисовывались русла небольших речек. Все они, как близнецы, были похожи одна на другую, но Бряндинский каким-то особым чутьем различал эти однотипные речки. Вот он прислал записку:

- Внизу маленькая речка Назым.

Потом присмотрелся, рассмеялся и послал новую записку:

- Ну, что ты хочешь? На этой речке даже пляж есть!

Полет над тундрой был довольно однообразным. Машина неслась вперед со скоростью 285-300 километров в час, но об этом можно было узнать только из записей штурмана. Каждые сто километров были похожи на сотни и тысячи пройденных раньше.

Через определенные промежутки времени Бряндинский присылал весточки с точным указанием пройденного расстояния. Записки поражали предельной профессиональной строгостью:

- Когда будет Енисей? - спросил я его.

- Через 3 часа 07 минут: в 19 часов 12 минут по московскому времени, - ответил Бряндинский.

Забегая вперед, укажу, что Енисей был пройден действительно точно в указанное время, без единой минуты опоздания (а ведь в течение каждой минуты мы пролетали пять-шесть километров).

Приближался вечер. О его наступлении мы могли судить только по циферблату часов. Природа никаких признаков окончания дня не давала. В небе попрежнему ярко светило солнце, в кабине было тепло, сумеречных теней не наблюдалось. И вот далеко-далеко впереди я увидел две совершенно прямые, как бы прочерченные по линейке, абсолютно параллельные речки. Они тянулись с севера на юг, начинаясь из двух точек, расположенных на одной широте. Я не мог понять, в чем делю. Таких прямых рек в природе не бывает. Может быть, это каналы? Но откуда взяться в малонаселенной тундре геометрически правильным каналам? Тайна открылась нам, когда мы подлетели ближе. Оказывается, на берегу небольшой речки горело два огромных костра. Дым ровной лентой тянулся по ветру к югу.

Увидев огонь, я почувствовал голод и попросил Бряндинского послать мне что-нибудь перекусить. Все продукты находились у него под рукой. Саша отломил мне ножку аппетитной курицы, зажаренной за несколько часов до нашего отлета. Но едва я начал есть, как аппетит пропал. Хотелось только пить. Полет все время совершался на большой высоте, мы непрерывно пользовались кислородными приборами, и поэтому в горле у нас пересохло.

- Дай пить! - попросил я Бряндинского.

Он отвинтил крышку термоса, налил горячего чая и протянул мне. Я выпил, но спустя недолгое время опять почувствовал сильную жажду. Непрерывное пользование кислородом сказывалось на организме. Избегнуть жажды можно было только одним путем: закрыть кислородный шланг. Но это было равносильно самоубийству.

На большой высоте воздух очень разрежен, и человеку для нормального дыхания кислорода нахватает. На высоте пяти с половиной километров давление примерно вдвое меньше, чем у поверхности земли. Вдыхая в себя тот же объем воздуха, что и на земле, человек получает лишь половинную порцию кислорода. Если подняться еще выше - дышать еще труднее. Недостаток кислорода немедленно сказывается на человеческом организме.

Движения становятся вялыми, наступают апатия, сонливость. Продолжительное кислородное голодание ведет к смерти.

При высотных полетах всегда пользуются кислородом. Рассчитывая пробыть на большой высоте около суток, мы взяли с собой значительный запас живительного газа - 10 литров жидкого кислорода, что в переводе на газообразный составляло около 8000 литров. Практика выработала определенную норму потребления кислорода в зависимости от высоты полета. С увеличением высоты норма потребления возрастает. Сама кислородная аппаратура довольно проста. В кабине устанавливается баллон с жидким или газообразным (под давлением 150 атмосфер) кислородом. От баллона идет металлическая трубочка, переходящая в шланг, соединенный с маской, которую летчик надевает на лицо. В сеть включен прибор, автоматически дозирующий подачу кислорода в зависимости от высоты.

Обычно я пользовался приборами с газообразным кислородом. Жидкий кислород я взял с собой в этот полет впервые, и главным образом потому, что он позволял сэкономить на таре (баллонах) около 80 - 100 килограммов; а на перегруженной машине имел значение каждый грамм. Перелет показал, что жидкий кислород вполне пригоден в длительных рейсах и очень удобен для пользования.

Многие думают, что вдыхать кислород неприятно. Это неверно. Лишь первые глотки обладают особым специфическим привкусом. Но проходит одна-две минуты, и человек дышит совершенно нормально, забывая о том, что он пользуется не обычным воздухом, а находится на концентрированном кислородном питании. Если пробыть на высоте долгое время без кислородного прибора, голодать, а затем приложиться к шлангу, то сразу ощущаешь живительную силу полнокровного дыхания. Как будто полными глотками пьешь из чаши бодрости, вкушаешь живительный экстракт.

Полеты на высоте требуют большой тренированности. Мне приходилось проводить серию опытов по изучению влияния разреженной атмосферы на человеческий организм. В одну машину садился я, в другую - летчик-наблюдатель. Мы поднимались до высоты 6000 метров и там проделывали ряд эволюции. Я на своем самолете заходил слева - наблюдатель направлял пулемет на меня. Я заходил справа - он повертывал пулемет в другую сторону. Однако после нескольких таких заходов нетренированный летчик выдыхался и сидел, как тряпка, не прикасаясь к пулемету. Будь это в настоящем воздушном бою, я мог бы сделать с ним все, что угодно.

На большой высоте нужно внимательно следить за собой, делать как можно меньше движений, притом самых экономных. В результате долголетней практики я приучил себя к минимуму движений: избегаю резких поворотов, не оборачиваюсь, работаю главным образом глазами. Особое внимание уделяю кислородному прибору. В нем - успех всякого высотного полета. Если кислородный прибор откажет - нужно немедленно снижаться, тем самым зачастую прекращая перелет.

История высотных полетов знает немало случаев внезапного отказа кислородной аппаратуры. Очень часто это ведет к обморочному состоянию летчика. Неуправляемый самолет камнем падает вниз, и авария почти неизбежна. Весьма показательным был в этом смысле один из полетов летчика М. Алексеева на побитие рекорда высоты с коммерческой нагрузкой. Когда самолет Алексеева находился на высоте около 10000 метров, у него внезапно прекратилась подача кислорода. Алексеев потерял сознание. Неуправляемая машина перешла в пике и с огромной скоростью неслась к земле. На высоте около 2000 метров напором воздуха прорвало обшивку передней кабины. От резкого хлопка воздуха Алексеев частично пришел в сознание. Однако сознание было еще настолько затуманенным, что он забыл выпустить шасси и посадил машину на брюхо фюзеляжа. Только большой летный опыт, выработанный автоматизм движений спасли его от неминуемой катастрофы.

Аналогичный случай произошел и со мной во время одного тренировочного полета в 1936 году. По рассказам товарищей, я знал, что обморочное состояние при недостатке кислорода наступает внезапно. Поэтому я всегда очень внимательно следил за работой кислородного прибора, ибо когда наступит обморок, тогда будет поздно что-нибудь предпринимать. Обычно подача кислорода прекращается при: замерзании прибора. И вот на высоте 9000 метров я заметил, как заметалась стрелка индикатора. Мгновенно сообразив, что прибор начинает шалить, я круто повел машину вниз. Пока подача кислорода не прекратилась окончательно, я успел снизиться на высоту 6000 метров. На этой высоте я мог обойтись и без кислородного прибора.

Каким- то путем об этом происшествии стало известно товарищу Сталину. Через несколько дней я был в Кремле, просил разрешения на очередной рекордный полет. Товарищ Сталин спросил:

- А как у вас с кислородным прибором? Нужно назначить специальную комиссию, которая должна все проверить перед отлетом.

Тщетно пытаюсь сообразить, откуда товарищ Сталин узнал об этом происшествии. Помолчав, отвечаю, что будет всего лучше я надежнее, если все проверю сам.

- Хорошо, - сказал товарищ Сталин, - только проверьте все как следует.

И, готовясь к полету на Восток, мы уделили большое внимание кислородному оборудованию. Все приборы подверглись тщательным испытаниям в самых различных условиях. Зная, что успех полета зависит от работоспособности экипажа, мы стремились сделать максимум возможного для того, чтобы сохранить свои силы для выполнения порученного дам дела. Во время всего полета я непрерывно следил за приборами, контролирующими работу кислородной аппаратуры. Подлетая к Енисею, мы с удовлетворением убедились, что аппаратура работает исправно и что запас кислорода полностью обеспечивает продолжение пути на большой высоте.

Могучая сибирская река Енисей явилась своего рода географическим рубежом нашей трассы. До Енисея тянулась однообразная болотистая унылая тундра. За этой рекой характер местности резко изменился, появились зелень, леса. Начиналась великая сибирская тайга.

- А хорошо сейчас в лесу, Володя? - спросил меня Бряндинский. - Картина куда приятнее, чем в тундре. Впрочем, и там не такие страшные места: когда-нибудь люди жить будут. Вот даже на полюсе жили, а в тундре все-таки теплее.

На слиянии; Подкаменной Тунгуски и Енисея острый глаз Бряндинского заметил какой-то не нанесенный на карту населенный пункт, состоящий из пары домишек. Он немедленно послал мне об этом радостную записку. Сразу стало веселее. Нам было приятно видеть, что вот здесь, где-то неподалеку, живут люди.

Бассейн Енисея был открыт. Мы отлично видели и небо и землю. Прошло немного времени, и впереди снова показалась стена облаков. Сначала их было мало, затем больше, больше, и, наконец, земля опять скрылась под густым непроницаемым одеялом. Лишь изредка в окнах мелькали горные кряжи.

Весь дальнейший путь лежал над горной страной. Хребты сменялись отрогами и новыми хребтами, однообразными, похожими друг на друга. Земля, еще недавно ровная, как скатерть, сморщилась, коробилась исполинскими складками. К этому времени самолет израсходовал значительную часть бензина, стал гораздо легче, и мы легко набрали высоту в 6500 метров. Полет продолжался на этой высоте, но и здесь порой приходилось лететь в облаках или лавировать между облачными

грядами. Солнце то показывалось над нами, то пряталось за моточную завесу.

Бряндинский, размахивая руками, указал на северную сторону. Я посмотрел влево: все нормально, всюду тянулись облака. Тогда Саша прислал мне записку:

- Налево погода - мечта пилота!

И впрямь, казалось, что стоит отлететь влево на несколько километров, и облачный плен кончится, начнется сносная обстановка, где можно лететь отдыхая. Но это впечатление было обманчивым: В поисках хорошей погоды нам пришлось бы вероятно дойти почти до Ледовитого океана.

Ночь над облаками

Самолет летел вперед, каждый занимался своим делом. Время шло незаметно. Велико было мое удивление, когда штурман сообщил, что приближается полночь. Глянул на солнце - оно еще достаточно высоко. Очевидно, я настолько увлекся пилотированием, что утратил чувство времени, хотя каждый час получал от штурмана записку: «За столько-то часов пройдено столько-то километров».

Выражаясь авиационным языком, можно сказать, что мы вошли в установившийся режим полета. Моторы работали точно и четко. Звук их работы был ровный и однотонный. Стрелки всех приборов застыли на тех местах, где им положено быть. Курс сохранялся неизменный, количество оборотов также. Установился определенный режим и нашей работы: ровное самочувствие, спокойная уверенность, отсутствие нервного напряжения. Оба мы составляли одно целое с самолетом, работали в полном согласии со всеми приборами.

Судя по подсчетам Бряндинского, за 12 часов мы пролетели около 4000 километров. Средняя путевая скорость от Москвы составляла 322 километра в час, на последнем этапе она доходила до 350 километров.

Жизнь на самолете шла размеренная и неторопливая. Каждый занимался своим делом. А работы хватало и летчику и штурману. Летчику приходилось вести самолет, крутить штурвал, действовать педалями, непрерывно следить за бесчисленным количеством приборов. А их немало: счетчики оборотов, масляные и бензиновые термометры, манометры, бензиномеры, альтиметр, искусственный горизонт, креномер, индикатор кислородного прибора, компасы - нормальный и гиромагнитный, и прочее и прочее. Конечно, я не фиксировал сознательно внимания на стрелке каждого прибора. Все это делалось механически, привычно. О наблюдении за приборами даже писать как-то неудобно. Прочтет летчик эти слова и скажет: тоже нашел о чем говорить, ведь все это делается между прочим. Совершенно верно.

Профану может показаться непонятным, как это летчик успевает следить сразу за двумя десятками приборов, да еще вести машину. В полете нужно уметь не только сосредоточивать, но и рассредоточивать внимание. Это удается ее сразу и требует большой практики. Я помню муки, которые мне пришлось испытывать во времена обучения летному искусству. В авиационных школах ученика приучают к пользованию приборами постепенно: сначала одним, потом двумя, потом тремя. Вначале учлета. обучают умению вести самолет по

горизонту так, чтобы нос не ходил вверх и вниз. Потом вводят следующий элемент - устранение кренов. И молодой летчик сразу ощущает огромную нагрузку. Но самая трудная пора начинается тогда, когда его обязывают наблюдать за третьим прибором. Учлету говорят, что нужно следить за тем, чтобы мотор давал 1500 оборотов, чтобы самолет шел прямо, не сваливаясь в сторону, без крена, не зарываясь. Молодому летчику предстоит непочатый край работы. Только установишь обороты - самолет начинает снижаться, выправишь - винт раскрутился, сбавишь обороты - машина клюнула. Учлет ловит горизонт, устанавливает режим работы мотора - самолет тем временем ложится на крыло. Устранил крен - машина успела отклониться в сторону.

Постепенно летчик привыкает координировать движения, рассредоточивать внимание, следить за всеми приборами. Но спросите у летчика: трудно ли летать в хорошую погоду? Он удивится, скажет, что в хорошую погоду можно даже подремать. Он не ощущает объема своей работы, хотя она велика и разнообразна. Все делается механически, привычно. Когда хочешь обойти облако, то в это время не думаешь, что нужно давать правую ногу. Это выполняется автоматически. Усилие требуется только тогда, когда полет производится в ненормальных условиях или нужно сделать неправильное движение.

Но было бы пустым бахвальством сказать, что привычное наблюдение и привычное пилотирование не являются работой, тем более в таком полете, как наш. Кроме пилотирования, я непрерывно контролировал деятельность штурмана, все время следил по карте за движением самолета, высчитывал скорость, вел элементарное счисление пути. За мою многолетнюю авиационную жизнь мне очень редко приходилось летать со штурманом. Во всех полетах навигацией занимался я сам. И сейчас, высоко ценя мастерство Бряндинского и полностью доверяя ему, я все же по привычке вел штурманские расчеты.

Не меньше работы было и у Бряндинского. Огромное внимание он уделял ориентировке. В течение всего пути ему почти ежеминутно нужно было вести расчет курса, определять местонахождение самолета. Много времени отнимала радиосвязь с землей, прием и передача различных радиограмм, получение метеорологических сводок.

Помимо всего прочего, Саша выполнял обязанности буфетчика, так как все продукты находились в штурманской рубке. Мы взяли с собой термосы с горячим кофе и чаем, жареную курицу, поросенка (по особому заказу Бряндинского), бутерброды с икрой, колбасой и маслом, яблоки. В аварийном запасе лежали различные концентраты и высококалорийные продукты, их

хватило бы на две недели. Вначале я не хотел брать много продуктов, но чем больше вглядывался я в карту полета, тем становился более запасливым. Взяли мы с собой также кастрюли, чайник, ножи, примус. Все это могло пригодиться в случае вынужденной посадки.

Впрочем, ни мне, ни Бряндинскому в полете есть не хотелось. За все время перелета я съел половину яблока и кусочек курицы. Бряндинский тоже ничего не ел. Отсутствие аппетита в дальних полетах - явление, так сказать, широко распространенное. Как известно, во время полетов по Сталинскому маршруту и через полюс Чкалов, Байдуков и Беляков тоже оставили свои съестные запасы нетронутыми. Громов, Юмашев и Данилин также не хотели есть.

Но пили мы много. За 24 часа пребывания в воздухе я выпил не меньше литра кофе. То и делю посылал я Бряндинскому записки с требованием дать глоток кофе или чая. Жажда, которая томила нас, была косвенной виновницей той маленькой неприятности, которую испытал Саша, открывая новый термос. Когда он отвинтил крышку и вынул пробку, из термоса ударил фонтан жидкости. Термоса заливали на земле, при нормальном давлении, а сейчас мы летели на высоте 5 1/2 километров, где атмосферное давление много меньше. В результате жидкость с силой выбросило в воздух, а Бряндинский, несмотря на 20-градусный мороз, слегка ошпарил руки.

Так за различными делами проходила ночь.

Много ночей мне пришлось провести: в воздухе, но такой не было еще никогда. Самолет шел на высоте пяти с половиной километров. Земля была скрыта; облаками. Они громоздились вокруг нас: слева, справа, впереди, ниже и выше линии полета. Мы неслись вперед по извилистому коридору на Восток, прорезая ночь, навстречу дню.

На той широте, где мы находились, ночи в полном смысле этого слова в летнее время года не бывает. Солнце ненадолго исчезает за горизонтом, а затем появляется вновь. В ночные часы почти так же светло, как днем.

Но ночь все-таки чувствовалась. Цвет облаков потемнел, они казались темносерыми. Справа на юге горизонт был темный, слева - светлый и прозрачный. Солнце медленно-медленно опустилось вниз, за край земли. По световому следу было видно, как оно движется за линией горизонта. Казалось, стоит опустить туда руку и солнце можно вынуть обратно. Примерно минут через 50 солнце взошло снова.

С наступлением ночи стало гораздо холоднее. Отправляясь в полет, мы оделись очень тепло, так как кабина самолета

специального отопления не имела. На нас было надето шерстяное белье, фуфайки, замшевые костюмы на беличьем меху, на ногах меховые сапоги. Кроме того, я взял с собой меховые боты, которые надеваются поверх унтов. Боты эти - старые, заслуженные. В них я обычно летал на высоту, в стратосферу. Во время испытательных полетов мне довелось познакомиться с самой разнообразной обувью, приспособленной и специально сделанной для высотников. Я убедился, что почти: вся эта обувь никуда не годится. Она шилась людьми, не имеющими никакого понятия о сверхнизких температурах и больших морозах. Часть этой обуви выглядела, очень изящно: в ней не стыдно было показаться даже в театре. Но на большой высоте ноги в таких элегантных меховых полуботинках мерзли. Тогда я взял свои боты, сшитые из густого бараньего меха. В них и прошла вся моя высотная деятельность. Даже при 60-градусном морозе ногам, обутым в эти боты, было тепло, как в печке. Боты я запасливо захватил с собой и на Восток.

В дневные часы полета мы не чувствовали холода. Правда, термометр, прикрепленный снаружи штурманской кабины, показывал 20 градусов ниже нуля. Но внутри самолета было сравнительно тепло. Солнце на высоте пригревало сильно. Я снял кожаную меховую куртку и остался в одной фуфайке, теплый шлем заменил простым, меховые перчатки отложил в сторону. Мои знаменитые боты лежали на полу кабины. Но как только солнце опустилось за горизонт, в кабине стало холодно. Пришлось надеть меховую куртку, меховые перчатки и меховой шлем. То же проделал и Бряндинский.

Восход был исключительно красив. Я даже ни минуту пожалел, что в составе экипажа нет художника, который мог бы запечатлеть на холсте это замечательное зрелище. Уверен, что никто на земле не видел таких чудесных красок!

Впереди по курсу мы заметили яркий огонь. Я обратил на него внимание Бряндинского.

- Что это такое?

- Огню тут не место. Это самолет с опознавательными знаками, - рассудительно ответил Бряндинский.

В действительности это была планета Венера.

Утро начиналось. Облака окрасились яркими тонами, верхний слой казался ажурным. Они просвечивали, как фарфор. Небо было яркосинего цвета. Солнце медленно начинало свой дневной путь. И соответственно с высотой солнца у нас поднималось настроение. На душе становилось светлее, радостнее.

- Обрати внимание: солнце восходит в неположенном месте, -

предупредил меня штурман.

В более южных широтах - в Москве, Ленинграде, Киеве, Одессе, Свердловске - солнце восходит на востоке и оканчивает свой путь на западе. У нас оно взошло на севере, строго перпендикулярно к линии полета, слева по крылу. Мы как бы нагнали солнце. Все это чародейство происходило в далекой северо-восточной части азиатского материка, в расстоянии многих тысяч километров от Москвы.

К берегам Тихого океана

Самолет приближается к району Витима, к бассейну великой сибирской реки Лены. Я попросил Бряндинского запросить Хабаровск о состоянии погоды. Через несколько минут Саша получил малоутешительный ответ: Хабаровск закрыт сплошной многослойной облачностью, нижний край которой находится всего в 300 метрах от поверхности земли. При этих условиях самолет мог выйти безукоризненно точно к Хабаровску только с помощью радиокомпаса. Ошибаться мы не имели права: стоило немножко отклониться от Хабаровска, и самолет оказался бы на чужой территории. Этого нам - по вполне понятным соображениям - не хотелось.

«Москва» неслась над гористой местностью. Внизу все было закрыто облачностью и туманом. Казалось, что мы летим над молочным морем. Лишь в отдельных местах темнели серые пятна. Там, очевидно, скрывались вершины сопок. Точно определить их высоту мы не могли, но думаю, что она была равна трем-четырем километрам.

Солнышко опять начало пригревать. Я скинул меховую куртку и шлем, Бряндинский жаловался, что ему уже жарко даже в фуфайке. Собственно говоря, ему было жарко не столько от солнца, сколько от избытка работы. Я попросил его попробовать поймать на радиокомпас хабаровскую станцию. Спустя две минуты Бряндинский сообщил, что она находится пока еще вне досягаемости прибора.

Мы продолжали лететь та восток. Каждый час я выпивал глоток кофе и с такой же регулярностью принимал таблетки «кола». «Кола» - это особый препарат, приготовленный из семян южно-африканского дерева кола. Он применяется в качестве тонизирующего средства для предупреждения и борьбы с усталостью при длительных полетах. Раньше я никогда не употреблял «кола», хотя и совершал полеты продолжительностью в 10-14 часов. Мой организм уверенно справлялся с усталостью. Но суточного полета мне еще не приходилось делать. Врачи,

снаряжавшие нас в дальний рейс, горячо рекомендовали «кола», обещали прямо чудодейственные результаты. Некоторые летчики отзывались о таблетках скептически. Валерий Чкалов, например, говорил, что ел таблетки пачками без всякого вреда и пользы для организма. Бряндинскому тоже приходилось пользоваться «кола», но и он отзывался о нем без особого уважения. Я все же решил испытать его действие на себе. Доктор Субботник советовал принять первую таблетку через восемь часов полета и дальше продолжать прием ежечасно. Я так и сделал.

Сейчас я самый горячий сторонник «кола». Благодаря ему у меня было совершенно ровное самочувствие. Утомления не чувствовалось, спать абсолютно не хотелось. В последние два часа полета обстановка была настолько напряженной, что я забыл о «кола». Перед посадкой почувствовал усталость. Но все же меня хватило на сутки. Обычно же при дальних полетах усталость наступала после 10-12 часов пребывания в воздухе.

Бряндинский во время полета не принимал «кола» и примерно через 20 часов потерял работоспособность. Тогда Саша сдался. Он попросил у меня одну таблетку, потом вторую, затем третью. Через полчаса Саша уже не чувствовал больше усталости.

После перелета мне пришлось провести в одной авиационной части большую работу по обучению молодых летчиков высотным и дальним полетам. Группе пилотов предстоял полет продолжительностью в 12 часов. Я рекомендовал им пользоваться «кола». Применение таблеток дало отличные результаты. Сейчас таблетки «кола» становятся популярными в кругах московских летчиков. Насколько мне известно, их стали применять и в военно-морском флоте, при ночной работе в больницах, родильных домах. Охотно пользуются «кола» и журналисты, которым зачастую приходится просиживать в редакции ночи напролет.

Шли часы, летели километры. Мы миновали уже бассейн Лены. В это время я получил от Бряндинского записку:

- Володя, ты уже 17 часов ведешь машину. Дай мне на полчасика. А ты выйди из самолета, погуляй, разомнись…

В штурманской рубке находилось второе управление. Бряндинский умел пилотировать. Мне очень захотелось передать ему на несколько минут штурвал, а самому если не выйти из самолета, то действительно хоть размяться, вытянуться, немного отдохнуть. Но в это время самолет летел в облаках, пилотирование было связано с большими трудностями. Решил перетерпеть, вывести машину в чистое небо и лишь тогда уважить просьбу штурмана. Когда облачность кончилась, я разрешил Бряндинскому принять штурвал.

Саша вел машину минут 12. За эти несколько минут я успел отдохнуть, размяться, покурить, написать Бряндинскому несколько записок, осмотреться вокруг, полюбоваться природой. Больше всего меня радовало, что руки свободны. В полете они все время заняты: непрерывно вертишь штурвал, двигаешь сектора газа, возишься с картой. А тут делай руками, что хочешь. Я на мгновенье даже позавидовал штурману: до чего у него хорошая работа - руки подвижны. В эти минуты я себя чувствовал пассажиром. Сижу и бездельничаю. Очень хорошо!

Правда, безделье было относительным. Я все время следил, правильно ли Бряндинский ведет машину, посматривал за приборами, но все же отдохнул отлично. Через 12 минут я снова взялся за управление и не отпускал его уже до конца полета.

Дальше все шло, как прежде. Летели в облаках, над облаками. Штурман вел астрономическую ориентировку, связывался по радио с землей, принимал и передавал радиограммы.

Слепой полет является очень трудным и утомительным. При полете в облаках метчик может доверять только показаниям приборов. Он обязан не верить себе, своим ощущениям, своим впечатлениям. Пилот должен быть машиной, автоматом. Нарушение этого правила недопустимо.

Впервые я по-настоящему усвоил этот железный закон слепого пилотирования в 1934 году. Мне было дано задание совершить длительный беспосадочный полет по маршруту Москва - Евпатория - Мариуполь - Бердянск - Москва. Мы пробыли в воздухе 17 часов, причем 10 часов шли в облаках. Дорога на юг протекала при сравнительно сносной погоде. Но обратный путь лежал сплошь в облаках. Лишь изредка сквозь верхний слой просвечивала солнце. Наступали сумерки.

И вот где-то на середине обратного пути мне показалось, что с правой стороны сильно задувает. Значит, самолет идет в ненормальном положении. Смотрю на приборы - все в порядке. Я знал, что в таких случаях полагается верить только приборам. Но чем больше об этом думал, тем, казалось, сильнее начинало задувать справа. (Сейчас уверен, что это было результатом переутомления, самообманом.) Решил чуть-чуть выправить самолет (разум подсказывал, что выправлять нельзя, а надо верить приборам, но чувство оказалось сильнее). Выправил - скорость начала расти. Потянул штурвал на себя - скорость продолжала возрастать. Стрелка альтиметра пошла влево. Высота падала. Что делать? В самолете четыре человека, все без парашютов, а машина стремительно падает в облаках вниз. Вдруг началась вибрация хвоста. Дело совсем плохо.

Через несколько секунд мы вывалились из облаков. Тут я сразу понял все. Самолет шел совершенно правильно. Когда мне показалось, что заносит хвост, я выправил машину и тем самым поставил ее в неправильное положение. Машина начала беспорядочно терять высоту. Постепенно скорость снижения увеличилась настолько, что началась вибрация хвостового оперения. Если бы облачность была очень низкой, то мы врезались бы в землю, так и; не успев разобрать, в чем дело. Вот к чему приводят в слепом полете личные ощущения летчика.

Изучая после барограмму полета, я увидел все происшедшее, запечатленное на ленте прибора. Ровная линия барограммы внезапно обрывалась. Следовал большой провал и дальше опять ровная линия. В течение нескольких секунд мы тогда потеряли около полутора тысяч метров высоты.

С той поры мне приходилось много летать вслепую, но уж никогда больше я не терял веры в приборы. Постепенно исчезали и всякие случайные впечатления. И сейчас при полете на Восток мне уже не казалось, что задувает слева или справа, что самолет клюет носом или, наоборот, лезет вверх. Я вел машину по приборам привычно, уподобляясь автомату. Мне уже не нужно было делать над собой никаких усилий, чтобы заставить себя верить приборам.

В 23 часа по московскому времени самолет миновал Бодайбо. Как и все другие пункты нашего маршрута, этот город находился где-то под облаками, мы его не видели, и узнал я об этом воздушном разъезде лишь из записки Бряндинского. Привычно посмотрел на карту, сравнил показания Бряндинского со своими наблюдениями. Они сходились. В распоряжении штурмана была подробная навигационная карта. Я взял в полет большую школьную физическую карту Советского Союза и ориентировался по ней довольно точно.

Москва внимательно следила за ходом перелета. Мы дважды получили предложение повторить некоторые наши радиограммы, искаженные, очевидно, во время приема или передачи. Предложение о повторении текста было подписано товарищем Ворошиловым. Его внимание ободрило нас, воодушевило.

Когда мы то расчету времени пролетали над шоссе, связывающее Большой Невер с Якутском, я вновь попросил Бряндинского поймать на радиокомпас Хабаровск. До него оставалось около 1000 километров. Попытка опять не удалась. Саша недоуменно пожал плечами, но подумал, что из-за большого расстояния прибор, очевидно, еще не улавливает волны радиостанции. Прошел час. «Москва» продолжала путь на Восток, прямо на Хабаровск. В 2 часа 07 минут 28 июня самолет прошел

над Зеей. От столицы СССР нас отделяло по прямой 5492 километра, по фактически пройденному маршруту - 5920 километров. По моему настоянию штурман снова начал искать хабаровский радиомаяк. Через некоторое время он вынужден был заявить, что маяк в Хабаровске не работает. Я был несказанно удивлен.

План завершения нашего перелета строился с твердым расчетом на помощь хабаровского маяка. Мы знали, что погода может нас подвести, скрыть Хабаровск, и в этом случае радиокомпас должен был вывести самолет точно к дальневосточной столице. Мы предполагали по радиокомпасу достигнуть Хабаровска, пробить над ним облачность и дальше по долине реки Уссури итти к Владивостоку. Перед стартом из Москвы я трижды спрашивал организаторов перелета о готовности хабаровского радиомаяка. Все давали клятвенные заверения, что маяк проверен, испытан и в любую минуту готов к нашему обслуживанию. На деле оказалось иное. Радиокомпас устроен таким образом, что улавливает волны определенной длины, окажем, от 50 до 100 метров, затем идет мертвый сектор, волны которого компас не воспринимает, дальше следует опять приемный диапазон. Хабаровские радиотехники умудрились передавать сигналы радиомаяка на мертвой волне.

Продолжать полет до Хабаровска в таких условиях было слишком рискованно. На протяжении 6000 километров, летя все время вне видимости земли, мы могли уклониться от курса на 100-150 километров в сторону. В иной обстановке этой ошибкой можно было бы пренебречь. Но возле границы она могла оказаться гибельной.

Тогда я принял решение: итти прежним курсом на восток, дойти до открытых от тумана берегов Татарского пролива, там определиться по береговым ориентирам и вернуться обратно под облаками Мы находились в полете уже 20 часов, и принять такое решение было нелегко. Нам предстояло сделать большую петлю. Проще было пробить облачность, но в этом случае нас ожидал весьма гадательный результат. Успех предприятия, безукоризненное выполнение задания нам были слишком дороги, чтобы рисковать. Самолет продолжал путь на восток, к Тихому океану.

К тому времени пилотирование вслепую мне успело основательно надоесть. Мы выработали почти три четверти запаса бензина, машина стала легче, и я решил подняться до высоты 6000-6500 метров, выйти, наконец, из облаков и лететь под солнцем нормальным способом. Поднялись на 6000 метров. Вскоре облачность впереди начала повышаться.

- Циклон? - коротко осведомился Бряндинский.

- Да, - ответил я.

- Не забыть бы отметить его порядковый номер, а то к ним так и привыкнуть можно, - меланхолично заметил штурман.

Облачность имела очень своеобразный характер. Казалось, что нам нужно забраться по отлогому склону на высокий холм. Что поделаешь - мы забирались. Крутизна склона увеличивалась. Самолет лез вверх, как на горный хребет. Стрелка альтиметра отметила, что самолет находится на высоте 6500 метров. Затем высотомер показал 7000 метров. 7200!

А облачность все время поднимается и поднимается. Лезем выше: 7500… 7700…

Ух, наконец, на вершине!

И вдруг облачный хребет, на который мы взбирались, внезапно оборвался. Как будто его обрезало ножом. Никогда в жизни мне не приходилось наблюдать такого явления. Облака обрывались сплошной, совершенно отвесной стеной. Лишь внизу, где-то на высоте 2000 метров, виднелся новый слой. Мы немедленно снизились до уровня 5000 метров. Над нами ярко сияло солнце, облака были где-то далеко-далеко под машиной, и казалось, что их и вообще-то нет.

Начинался новый этап перелета. Это сказалось прежде всего на наших мыслях. До той поры мы летели без всяких забот. У нас было только одно желание - лететь вперед. А сейчас появились думы: как лететь дальше; где выйдем, когда повернем обратно; хватят ли горючего до Владивостока, раз придется терять время на полет к океану. По расчетам, мы находились где-то вблизи Амура. Решили немного снизиться, чтобы поймать какой-нибудь просвет, окошко в облаках.

Впереди увидел темное пятно. Это не было окно; просто там толщина облачного слоя была меньше, чем в других местах. Прицелившись к пятну, начал снижаться по спирали. Оно было небольшим, чуть заметным, и я очень боялся его потерять. Ищи потом другое в облачном океане!

- Под облака и по маршруту? - догадался Бряндинский.

Я кивнул головой. Наконец, самолет снизился до знаменательного пятна. Ныряем, как в воду. Слой облачности оказался тонким. Быстро проскочили его. Внизу новый слой облаков. Пошли над ним и вскоре увидели в разрыве землю. Оба повеселели. Уж очень долго мы летели, не видя земли.

- Ну, теперь дома! - прислал мне записку Бряндинский.

Александр Матвеевич был слишком оптимистически настроен. Для нас наступила жаркая пора. Как будто находимся уже у цели, но тем не менее впереди еще немало трудностей.

Надо снижаться, уточнять местонахождение, добираться до конечного пункта. Летим над землей. Никаких поселков, никаких признаков жизни. Вероятно, мы находимся где-то в долине Амура, но севернее или южнее Хабаровска, - сказать трудно. Если севернее - хорошо, если южнее - очень, очень плохо.

Ворожить было некогда, и мы возобновили полет на восток. Шли над самыми сопками. Начинались отроги хребта Сихотэ-Алинь.

- Приготовиться к бою! - распорядился командир экипажа.

Штурман пристально вглядывается вперед. Начался дождь. Видимость резко ухудшилась. Облачность прижимает к сопкам. Вершины скрываются в облаках. Начинаем лавировать, гулять между сопок. Курс держим прежний - на восток. Путешествие было довольно рискованным. Скорость полета в это время достигала 400 километров в час, и самолет мог врезаться в какую-нибудь лесистую гору.

Но как бы то ни было мы продолжали путь к Тихому океану. Наконец, дошли. Едва впереди показались берега, Бряндинский немедленно уточнил местонахождение самолета. Мы находились около мыса Терпения в Татарском проливе, примерно на 50-й параллели.

Этот мыс имеет характерные очертания, и спутать его с другим очень трудно.

- Сие - океан, - почтительно доложил Бряндинский.

Как только выяснилось, где мы находимся, я немедленно повернул машину обратно. Моря мы так и не увидели - нельзя было терять ни минуты. Это было в 5 часов 40 минут утра по московскому времени.

На обратном пути наблюдалось чрезвычайно интересное явление. Самолет шел под облаками на небольшой высоте по ущельям хребта Сихотэ-Алинь. На стеклах кабины вдруг появились красные пятна. Долго мы ломали голову над их происхождением. Решили даже, что идет красный дождь. Наконец, Бряндинский опустил одно окно, подхватил красную жидкость на тряпочку и стал внимательно ее рассматривать. Оказалось - мошкара. Ее было так много, что она создавала полную иллюзию дождя.

В 7 часов 21 минуту 28 июня мы прошли над Хабаровском. Послали приветствие трудящимся города и повернули на юго-восток. Погода была довольно приличная. Немного болтало. Чувствовалась усталость. Взяли курс к конечному пункту перелета - району Владивостока.

- Сколько точно до Спасска? - спросил я Бряндинского.

- Отсюда 440.

Погода вскоре опять ухудшилась. Началась очень сильная болтанка. Машину подбрасывало вверх, затем она проваливалась вниз. Мы шли вдоль советской границы. Справа тянулась широкая Уссури. Видны были рыбацкие лодки.

Вылетая из Москвы, я обещал долететь до района Владивостока, пробыв в воздухе сутки. В самом Владивостоке подходящего аэродрома для нашего самолета нет. Мы предполагали опуститься где-нибудь вблизи города, на одной из военных площадок. К концу полета Бряндинский вымотался. Он все чаще и чаще предлагает мне: давай садиться. Но сутки еще не кончились. Оставалось 30-40 минут до полных 24 часов, и я решил лететь дальше.

Саша прислал очередной намек о посадке.

- До суток всего 27 минут!

- Хочешь, в Имане сядем? - спросил я его.

- Очень хорошо. А то я собирался сесть на первой попавшейся сухой елке, - ответил штурман, не моргнув глазом.

В 8 часов 32 минуты утра прешли над Иманом. Сделали круг над городом. 24 часа истекали. Но аэродром был никуда негодный: какой-то маленький дворик. Да и до суток оставалось еще четыре минуты.

- Дай карту Хабаровск - Владивосток, - потребовал я.

Штурман передал детальную карту. Сравнив маршрут со сводкой погоды, решил садиться в Спасске. Попросил у Бряндинского план аэродрома. Через минуту он протянул мне клочок бумаги, на котором от руки по памяти нарисовал расположение аэродрома и сделал пометку:

- Я видел план в Москве. Вот так!

Чертеж был довольно точным. Ориентируясь по нему, я быстро нашел аэродром. Сделав круг над полем, мы увидели, что внизу был выложен крест - запрещение посадки. Сделали второй круг - крест не убирают, посадочного знака не выкладывают. Снизились, прошли на малой высоте над аэродромом, осмотрели юсе, чтобы определить, почему не разрешают посадку. Ничего подозрительного не заметили.

Потом мы узнали, почему посадка была запрещена. Оказалось, что нас ждали на другом аэродроме. И когда мы прилетели в Спасск, нам выложили крест, желая показать, что мы должны садиться по соседству.

Опустил шасси. Обычно это делается с помощью сжатого воздуха, но во время полета весь сжатый воздух выдохся. Пришлось крутить механизм вручную. Работа после суточного полета показалась утомительной.

Из Москвы самолет вылетал перегруженным. Соответственно

нагрузке амортизация шасси была сделана очень жесткой для того, чтобы успешно выдержать большой вес самолета при взлете. На Спасском аэродроме мы садились уже на пустой машине. Амортизация оставалась прежней, ибо в воздухе ее не ослабишь. Поэтому посадку нужно было делать очень нежно. Это экипажу удалось. Самолет после приземления ни разу не подпрыгнул, ни на один момент не отделился от земли. Пробежав несколько сот метров, машина остановилась. Было 9 часов 12 минут утра 28 июня.

Беспосадочный перемет Москва - район Владивостока закончен. Мы пробыли в воздухе 24 часа 36 минут, покрыв за это время расстояние свыше 7600 километров (не считая полета к океану) со средней скоростью в 307 километров в час.

В своем сообщении правительственная комиссия по организации нашего перелета писала:

«Вылетевший 27 июня в 8 часов 36 минут со Щелковского аэродрома (вблизи г. Москвы) в беспосадочный перелет по маршруту Москва - Хабаровск - район Владивостока экипаж в составе летчика Коккинаки В. К. и штурмана Бряндинского А. М. на двухмоторном самолете «Москва» конструктора Ильюшина С. В. блестяще выполнил поставленное задание и 28 июня в 9 часов 12 минут по московскому времени благополучно произвел посадку в Спасске в 155 километрах от Владивостока.

Трасса воздушного пути Москва - Хабаровск и далее до места посадки в Спасске равна по прямой 6850 километров. Фактически пройдено за 24 часа 36 минут свыше 7600 километров при средней скорости 307 километров в час.

Перелет происходил по прямой линии Москва - Киров - Чердынь - Ванавара - Бодайбо - Зея - Хабаровск и далее в район Владивостока.

Трасса полета проходила по неисследованной местности, над тундрой и тайгой. Полет осуществлен в чрезвычайно тяжелых метеорологических условиях. За весь путь экипаж видел землю только на протяжении 1000 километров, остальной путь пройден за облаками и в облаках. Высота полета колебалась от 30 до 7000 метров. Материальная часть самолета после посадки находится в полной исправности. В баках самолета осталось еще 500 килограммов горючего. Самочувствие отважных летчиков хорошее.

Героический экипаж самолета «Москва» вписал блестящую страницу в историю советской и мировой авиации.

Правительственная комиссия ».

Возвращение

Когда мы вылезли из самолета, я только тогда ощутил, как сильно устал. Лег на траву, вытянулся во весь рост. Подумал: блаженны люди, которые могут так отдыхать. Мне казалось, что я смогу, не шевелясь, пролежать несколько суток.

Со всех сторон к самолету бежали люди. Жара стояла превеликая. Пыль затмила солнце. Мы хотели отдышаться, а оказывается - нельзя. Попросил товарищей:

- Дайте глотнуть свежего воздуха!

Все деликатно отошли в сторону. Я залез под крыло и лег на траву. Вскоре ко мне присоединился и Бряндинский. Лежим, блаженствуем. А окружающие терпеливо стоят, молчат, ждут.

Спустя несколько минут Бряндинский обнаружил бешеную работоспособность. Он встал, переложил все вещи в закрывающуюся часть самолета, вынул из кабины свежие номера «Правды» и роздал присутствующим. Люди смотрели и не верили. Обычно газета получалась на этом аэродроме через 10-12 дней после выхода. Когда один из привезенных нами номеров «Правды» попал ответственному работнику Приморского обкома, тот усумнился в достоверности издания:

- Это, - говорит, - опечатка. Газета наверняка прошлогодняя!

Нарочные и добровольцы в тот же день развезли номера «Правды» по всей Приморской области. И многие, пожалуй, не столько удивлялись нашему перелету, сколько тому обстоятельству, что «Правда», накануне печатавшаяся в Москве, сегодня оказалась на Дальнем Востоке. Отдельные экземпляры газеты зачитывались до дыр, переходили из рук в руки как величайшая драгоценность.

Тут же на аэродроме командование части устроило нам импровизированный душ, остроумно приспособив для этой цели грузовую автомашину. Наслаждение мы испытали невыразимое. Усталость как рукой сняло. Стоим под теплой струей и рассуждаем, что вот сейчас можно опять занимать места в фюзеляже «Москвы» и лететь обратно. Случайно я взглянул на свои руки и поразился: оказывается, в полете я натер себе штурвалом огромные мозоли. Вот так благородная профессия! Когда я работал грузчиком в Новороссийском порту, тогда мозолям полагалось быть, но сейчас…

Нас пригласили в столовую. Я попросил бумагу, карандаш и немедленно написал несколько телеграмм. Первую - товарищам Сталину и Молотову, руководителям партии и правительства. Мы сообщали о выполнении задания, о том, что оправдали оказанное нам доверие.

Есть ничего не хотелось. Но, как и прежде, мучила страшная

жажда. Я выпил не меньше 15 стаканов чая и фруктовой воды. Александр Матвеевич тоже ничего не ел, а только пил. Утолив жажду, мы запросили пощады:

- Пустите спать!

Для нас приготовили отличную комнату, украсили ее полевыми цветами, принесли туда все лучшее убранство из всех квартир начальствующего состава. Эту заботу я смог оценить по достоинству лишь на следующий день. Сначала ничего не заметил. Зашел в комнату, увидел кровать, плюхнулся на нее, и меня не стало. Уснул мгновенно.

Иначе чувствовал себя Бряндинский. Он переживал какой-то непонятный нервный подъем и спать не мог. Александр Матвеевич тихонько вышел из комнаты, поговорил с приехавшими из Хабаровска и Владивостока журналистами, отдал распоряжение об осмотре самолета, рассказал командирам и бойцам части о ходе перелета и лишь потом лег. Я же спал, как мертвый. Меня фотографировали, поворачивая с боку на бок. Я ничего не чувствовал.

Спустя семь часов, мы проснулись. Нам принесли пачку телеграмм. Первым пришло приветствие от товарища Сталина и руководителей партии и правительства. В нем говорилось:

«Горячо поздравляем вас с блестящим выполнением правительственного задания.

Героический перелет Москва - Хабаровск - район Владивостока, покрывший свыше 7600 километров труднейшего пути в течение 24 часов и 36 минут, вписывает новую замечательную страницу в историю советской и мировой авиации.

Трудящиеся Советского Союза гордятся вашей победой.

Обнимаем вас и жмем ваши руки».

Мы были горды и взволнованы, получив это приветствие, дорогое сердцу каждого летчика, каждого советского человека. Сначала я прочел телеграмму, потом Саша выхватил ее у меня из рук и снова огласил вслух. Затем мы прочли ее вместе.

Через несколько минут нас позвали к телефону.

Народный комиссар авиационной промышленности Михаил Моисеевич Каганович передал нам поздравление от советского правительства, расспросил о ходе перелета, нашем самочувствии, состоянии материальной части. Он предложил нам не торопиться обратно, отдохнуть как следует, поглядеть Дальний Восток.

После хлынул поток телеграмм. Работники связи буквально творили чудеса. Мы пробыли в Спасске два дня, и за это время местный телеграф выполнил годовой план. Я помню, какими дикими глазами посмотрел на нас приемщик, когда мы дали ему

телеграмму в «Правду», кратко рассказывавшую об итогах нашего перелета. С журналистской точки зрения корреспонденция была небольшой. Она состояла всего из полутора тысяч слов. Но спасский телеграф от роду не отправлял такой длинной реляции.

Выполнив свои корреспондентские обязанности, мы опять зашли в столовую. Есть попрежнему не хотелось. Я выпил около двух литров различной жидкости и ушел спать. Спал часов шесть. Проснувшись, почувствовал себя абсолютно отдохнувшим, свежим. Усталости как не бывало.

Начальник аэродрома доложил мне, что, судя по предварительному осмотру, самолет находится в полном порядке. Его поставили в ангар, остаток горючего слили и замерили. В баках оставалось около полутонны бензина. Этого запаса нам хватило бы еще на 700-800 километров пути.

Накануне отлета из Москвы товарищ Сталин во время беседы в Кремле спросил меня:

- А обратно поездом?

Я ответил:

- Нет, зачем же, аэропланом скорее.

Я заявил, что разборка и перевозка самолета на большое расстояние неизбежно скажутся на его качестве, займут много времени, и попросил разрешения вернуться обратно все-таки воздушным путем. Товарищ Сталин дал свое согласие. Поэтому, когда мы прилетели в Спасск, я немедленно вызвал из Москвы инженеров-орденоносцев Петрова, и Семенова и моториста Грузинцева, готовивших «Москву» к полету на восток. Эти товарищи отлично знали конструкцию машины и не раз снаряжали мой самолет в дальние перелеты. Получив телеграмму, они в тот же день вылетели из Москвы в Иркутск и там пересели на курьерский поезд.

Тем временем мы знакомились с Дальним Востоком, побывали во Владивостоке, Ворошилове, осмотрели корабли Тихоокеанского флота, береговые укрепления, выходили в море на торпедных катерах. Убедились воочию, что советские границы находятся на крепчайшем замке.

Вернувшись в Спасск, мы тщательно осмотрели самолет. Он находился в отличном состоянии. Решили перелететь в Хабаровск. Там и аэродром больше и обслуживание квалифицированнее. 4 июля «Москва» опустилась на Хабаровском аэродроме. Нас встретили очень торжественно и гостеприимно. Мы выступали на митинге, купались в Амуре, играли в шахматы и на биллиарде.

Местные организации предоставили в наше распоряжение не только легковые автомобили, но и самолеты. Воспользовавшись

их любезностью, мы слетали в Комсомольск-на-Амуре. Это чудесный новый город. Днем и ночью не затихает стройка. Работа кипит всюду: в тайге, на строительных площадках, на улицах. Побывали мы на заводах молодого города, в домах, съездили в пионерский лагерь. И, конечно, поговорили по телефону с Москвой. Как шагнула советская техника! Всего 24 часа потребовалось для того, чтобы долететь от Москвы до района Владивостока. Спустя несколько часов, мы разговаривали по телефону со столицей. Говорили по телефону с Москвой и из Владивостока. Прилетаем в Комсомольск, и где-то в перерыве между двумя митингами нас зовут к телефону: у аппарата Москва.

Вернувшись в Хабаровск, мы начали готовиться в обратный путь. Петров, Семенов и Грузинцев проводили у самолета дни и ночи. Из Москвы ежедневно поступали сводки о погоде. Информировали нас и местные синоптики. Началась неразбериха. Москва сообщает, что завтра летной погоды не будет, местные метеорологи уверяют, что лучшей обстановки ждать нельзя. Через день история повторяется, но в обратном порядке: Москва обнадеживает, а старожилы огорчают. Справедливости ради должен отметить, что прогнозы, присылаемые из Москвы начальником Главной агрометеорологической станций В. И. Альтовским, были точнее и чаще совпадали с действительной обстановкой.

Наконец, ждать надоело. Я назначил вылет на 13 июля. Альтовский сообщил, что условия полета на протяжении первых трех тысяч километров будут очень тяжелые, а дальше начнется некоторое улучшение погоды.

В 1 час 33 минуты утра 13 июля самолет «Москва», оторвавшись от зеленого поля Хабаровского аэродрома, взял курс на запад, в столицу Советского Союза. Настроение было отличное. Мы опять находились в воздухе.

Нам предстояло пробиться через несколько мощных циклонов. Первый из них находился вблизи Хабаровска. Пришлось сразу после старта набирать высоту. Поднялись на шесть километров, затем добавили еще 1000 метров, еще 500. И все же облака были выше нас!

Облачные нагромождения заставили нас уклониться от прямого пути, уйти вправо, к северу. Постепенно мы дошли почти до прииска Незаметного. Земля была скрыта оплошной бесконечной облачной пеленой. Лишь два раза в просветы удалось увидеть тайгу и покрытые вечным снегом горные вершины.

- Довольно крутить, лови радиомаяк Иркутска, пойдем на

прямую! - послал я записку Бряндинскому.

Александр Матвеевич, поколдовав несколько секунд, дал мне курс на Иркутск, и мы вошли в облака, сомкнувшиеся плотной стеной на нашем пути к юго-западу. Отыскав в эфире волны иркутского маяка, Бряндинский настроил радиокомпас. Заданный курс и стрелка прибора строго совпадали. Это было еще одним ярким доказательством блестящего навигационного искусства штурмана перелета.

Летим вслепую. Со всех сторон туманная мгла. Лишь недвижно застывшая стрелка радиокомпаса указывает точное и безошибочное направление. Отлично придуманный и приятный прибор!

Нам очень хотелось увидеть Байкал. Было обидно: летали на Дальний Восток, туда и обратно, а Байкала не видели. Мы знали, что вершины гор, окружающие великое сибирское озеро, доходят до 4000 метров. Опустившись на три километра - до 4500 метров, я прекратил снижение: неровен час, вмажем в какую-нибудь гору.

Чем ближе находится самолет от радиомаяка, тем более чувствительной становится стрелка радиокомпаса. Она чутко реагирует на малейшие отклонения от курса. По чувствительности стрелки можно с известной точностью судить о расстоянии до конечного пункта. Когда стрелка начала колебаться очень сильно, я решил, что мы находимся где-то недалеко от Иркутска, над Байкалом. Решаем снижаться. 4000 метров. Все в порядке. Ни гор, ни земли не видно, идем в облаках. 3500 метров. Вышли из облаков. Но; и под нами облака. Кругом - бело.

Случайно я оглянулся и поразился: сзади видны вершины гор, очертания горных кряжей, окружающих северную часть озера. Оказалось, что весь Байкал закрыт сплошной облачностью, точно вписанной в берега озера, берега же были открыты. Потеряв еще 1000 метров, мы, наконец, увидели воду. Озеро - пустынное, не заметно ни пароходов, ни лодок. Начало сильно болтать. Самолет несся вперед между скалистыми берегами с северо-востока на юго-запад.

В 10 часов 20 минут утра на высоте около 3000 метров мы прошли над Иркутском. Передали привет трудящимся города. В баках оставалось горючего в обрез. Мы решили все же взять курс на Новосибирск, но в пути тщательно прикинуть остатки и, если бензина окажется мало, сесть в Красноярске.

Как и предсказывали синоптики, погода за Иркутском улучшилась. Мы шли на небольшой высоте: 3500 - 4000 метров. Прошли траверз Красноярска. Подумали: бензина как будто должно хватить до Новосибирска. Решили лететь дальше. Каждые

сто километров Бряндинский сообщал мне остаток горючего. Я старался вести машину с идеальной точностью, чтобы не пережечь ни одного лишнего килограмма.

Перед отлетом из Хабаровска мы разговаривали по телефону с Москвой. М. М. Каганович спросил, когда рассчитываем быть в Новосибирске. Посовещавшись с Бряндинским, я ответил:

- Ровно через четырнадцать часов.

В 15 часов 35 минут самолет «Москва» появился над Новосибирском. Сделав круг, пошли на посадку. Мы ошиблись только на две минуты. Бензина в баках не осталось.

На следующий день, в 3 часа 06 минут утра, «Москва» снова взмыла в воздух. Обстановка благоприятствовала перелету. Альтовский предупреждал, что к вечеру погода испортится, и торопил. Дул попутный ветер. Скорость превышала 400 километров в час.

Когда мы находились примерно в районе Татарска, я заметил, что из правого мотора вылезает шомпол, крепящий капот. Все аэродромы между Новосибирском и Казанью были размыты продолжительными дождями. Сесть и исправить повреждение негде. Решили лететь вперед, строго наблюдая за шомполом: может быть, он застрянет и позволит добраться хотя бы до Казани. Но шомпол вылезал все больше Это грозило серьезными неприятностями: как только шомпол выпадет - капот раскроется. Дальше последует авария.

Делать нечего - надо возвращаться в Новосибирск. Настроение отвратительное: теряем впустую время, хорошую погоду, попутный ветер. Прилетели обратно на знакомый аэродром. Сели. Мягким словом помянули моториста, готовившего машину к вылету. Оказывается, он закрепил, законтрил шомпол, но контровая проволока была слишком мягкой и в воздухе лопнула. Эта проволока была «последним винтиком» в самолете. Она играла самую незначительную роль и… подвела. Вот какое значение имеют «последние винтики» в авиации!

А Новосибирск был доволен нашей неудачей Местные организации срочно созвали общегородской митинг. Попросили нас выступить, доложить о перелете, встретиться с трудящимися. Нас забросали цветами, закормили фруктами и шоколадными конфетами.

На следующий день погода испортилась. Синоптики одержали слово. На восточных склонах Урала, в районе Свердловска, зародился мощный циклон. Лететь на прямую можно было только на большой высоте, а кислорода у нас не осталось. Тем не менее мы решили стартовать и обойти циклон с

севера, где-нибудь около 60-й параллели.

В 2 часа 31 минута утра 15 июля мы снова поднялись в воздух, взяв курс на Тобольск. В районе станции Чаны встретили могучий грозовой фронт. Шли в облаках. Средняя скорость составляла около 300 километров в час. Началась сильнейшая болтанка. Самолет бросало из стороны в сторону с такой силой, что приборы давали неправильные показания, и ориентироваться по ним было невозможно. Положение усложнялось. Нужно было немедленно решить, что делать дальше. Продолжать полет вслепую при ненормальном состоянии приборов нельзя. Пробиваться вверх без кислорода - самоубийство.

- До Урала далеко? - спросил я Бряндинского.

- Через несколько минут достигнем хребта, - ответил он.

- Лови на радиокомпас Свердловск!

Я решил снизиться, пройти под облаками до Свердловска и там попытаться перескочить хребет. Начинаем пробиваться вниз. Молочная мгла простирается до самой земли. Так можно врезаться в землю, даже не повидав ее. Лишь на высоте буквально в 20 метров мы вышли из облаков. Бряндинский уловил волны свердловского радиомаяка. Он находился от нас строго на юге. Это открытие» тоже было неприятным. К центру Уральской области нам предстояло лететь вдоль самого хребта, параллельно горному кряжу, ежеминутно рискуя машиной.

Летим на высоте 15-20 метров. Внизу лес. Сильнейший ливень. Болтает так, что машина ложится почти на крыло. Промелькнула железная дорога, большие дворы, постройки. Затем все исчезло. Деревня, другая. Характер местности немного изменился. Начали попадаться холмики. Встретили мы их без особой радости. При скорости в 400 километров встреча с возвышенностью нас не прельщала.

Видимость отвратительная, все скрыто дождем. Вдруг перед самым носом самолета появилась радиомачта. Я еле успел увернуть в сторону. Радиокомпас вывел нас точно к передатчику. Значит, мы в Свердловске. Но где же аэродром? Пытаясь определиться, летим над самыми крышами домов. Вышли к аэродрому. Маленькая площадка, большие лужи. Делаю круг, второй, третий. Придется садиться: в такую погоду через хребет не перевалишь.

- Погоди, Володя! Очень уж тут противное место. Пойдем на другой аэродром. Он неподалеку, - предлагает Бряндинский.

- Куда лететь?

Штурман дал курс. Через несколько мину г мы кружили над вторым аэродромом. Осмотрев его, пошел на посадку. Так как амортизация самолета была попрежнему очень жесткой, то я

решил при посадке на незнакомом аэродроме тормозами не пользоваться. Самолет бежал очень долго, и стало ясно, что длины аэродрома нехватит. Впереди уже виднелись какие-то строения. Надо было уходить на второй круг. Даю газ. Самолет отделяется от земли, и вот в последний момент послышался треск. Значит, за что-то зацепили!

Тревожный взгляд на приборы. Обороты не снижаются. Следовательно, моторы целы. Видимо повреждено шасси. Приказываю Бряндинскому определить, в чем дело. Он ищет, смотрит и докладывает:

- Все в порядке.

- Посмотри ноги!

- Все цело. Лишь помят патрубок правого мотора.

- Смотри еще!

Машина делает над аэродромом круг за кругом. Бряндинский чуть не вываливается из кабины, осматривая нижнюю часть самолета. Никаких повреждений не заметно, ничего тревожного штурман не обнаружил. Тем не менее я решил посадку делать очень осторожно, опасаясь какого-нибудь подвоха со стороны шасси. Пришлось открыть закрылки и сразу включить тормоза. Самолет нормально приземлился, пробежал несколько сот метров и остановился.

Подбегают люди в кожаных пальто, мокрые до нитки. Мы вышли, поздоровались и тоже мгновенно промокли. Тщательно осмотрели самолет. Никаких повреждений нет. Действительно, помят только патрубок правого мотора. Видимо, при взлете обо что-то ударились. Не отходя от машины, я попросил дать мне карту погоды. Мне сообщали, что лететь нельзя. Урал закрыт сплошной облачностью до самой земли. А я, разговаривая из Новосибирска по телефону, обещал Москве к вечеру опуститься на. столичном аэродроме!

Нам предложили, поехать в город, отдохнуть. Мы отказались. Нас привели в какую-то комнату, расположенную в штабе аэродрома. Бряндинский улегся на кровати, я на диванчике. Устали оба, вымотались. Но не спится и не лежится. Какой отдых, когда надо в Москву лететь! Наконец, уговорили друг друга пролежать часок. Через несколько минут Бряндинский посмотрел в окно и вскользь заметил:

- Кажется, становится светлее!

Я немедленно соскочил с дивана. Дождь льет попрежнему, как из ведра. Нигде ни малейшего просвета. Легли опять. Затем мне показалось, что за окном становится светлее. Так через каждые десять минут мы вскакивали и подходили к окну. Потом поглядели, друг на друга, рассмеялись и решили:

- Отдохнуть не удастся, пойдем на аэродром.

Техники выправили патрубок, поставили его на место.

Но лететь нельзя было. Облака нависли сплошным мешком, дождь лил не переставая. И вдруг мы заметили в одном месте легкое просветление. Я решил, что там, вверху, либо чистое небо, либо прослойка. Вскочили в самолет и взмыли в воздух. Окружающие даже запротестовать не успели. Пробиваясь между слоями облачности, набрали высоту в несколько километров. Нам важно было выбраться вверх. В гористой местности набирать высоту вслепую не рекомендуется.

Поднявшись на 4500 метров, взяли курс на запад. В облаках перевалили Урал. Над европейской равниной погода была более благоприятная. Дул сильный попутный ветер. В разрывы увидели землю. Мелькнул какой-то городок. Бряндинский моментально определился. Это были Вятские Поляны. В 16 часов 10 минут прошли Казань. Оттуда взяли курс на Москву. Из Арзамаса Александр Матвеевич передал радиограмму:

- Рассчитываю быть в Москве в 18 часов 22 минуты.

Около Владимира неожиданно отказал правый мотор. До Москвы оставалось 180 километров. Неприятное осложнение. Конечно, самолет и на одном моторе дотянет до конечной цели, но придет с опозданием. Начинает пошаливать и левый мотор. Вдруг, так же внезапно, правый мотор заработал, а левый почти совсем отказал. Потом правый мотор опять отказал.

Его работа мне не нравилась еще в конце перелета на Восток. В Хабаровске пришлось сменить одну деталь двигателя, которая оказалась не в порядке. В Новосибирске я созвал у двигателя целый консилиум технических специалистов. И вот сейчас он все-таки подводил.

Пришлось сбавить обороты, уменьшить скорость. Быстро прикинув расположение лежащих на пути аэродромов, я начал продвигаться вперед от площадки к площадке. Последние десятки километров мы шли зигзагами. Так протянули до Щелкова. От Москвы нас отделяло несколько минут полета. Все-таки я не решился лететь напрямую. Мы пошли через промежуточный аэродром. Там правый мотор оборвал в третий раз. Зато в тот момент, когда самолет подлетал к Центральному аэродрому имени Фрунзе, двигатель снова заработал.

В 18 часов 30 минут 15 июля мы сделали посадку. Путь был закончен. На столичном аэродроме вам организовали торжественную встречу. 18 июля в нашу честь был устроен прием на даче у товарища Молотова. Там присутствовали товарищи Сталин, Каганович, Ворошилов, Калинин, народные комиссары, Герои Советского Союза, авиационные конструкторы.

Отдохнув несколько дней, мы принялись за свою обычную работу. Я занялся испытанием новых самолетов. Бряндинский уехал в командировку. А через два месяца мы узнали, что Александр Матвеевич Бряндинский погиб при исполнении служебного долга.

Тяжело, очень тяжело было услышать эту страшную весть. Погиб замечательный человек, преданный партии и своему народу, ушел из жизни великолепный мастер летного дела, чудесный друг и товарищ. Смерть застигла его молодым, в полном расцвете сил и таланта. Он не мыслил себе жизнь вне авиации, вне любимого дела.

Трагический случай оборвал прекрасную жизнь. Никогда уже больше Александр Матвеевич не проложит курса советским самолетам, не поведет советские машины по безбрежным воздушным путям. Но жива советская авиация, не угасли силы советских летчиков и штурманов. Мы будем водить воздушные корабли нашей могучей страны с такой же точностью, искусством и беззаветной отвагой, как водил их Герой Советского Союза комбриг Александр Матвеевич Бряндинский.

Завтрашний день авиации

Меня часто опрашивают о перспективах развития авиации, о возможностях советских самолетов. Достижения советской авиационной промышленности и советского самолетостроения огромны. То, что вчера казалось невозможным, сегодня становится свершившимся фактом.

Еще вчера казалась гигантской скорость полета в 250-300 километров в час. Сейчас самолеты с полной боевой нагрузкой дают скорость в 400-500 километров в час. В самом ближайшем будущем мы будем свидетелями скоростей порядка 600-700 километров в час.

Растет также и предельная высота полета. В 1937 году английский летчик Адамс установил международный рекорд высоты полета на самолете - 16640 метров. Состояние советской авиационной техники дает возможность побить рекорд Адамса, и притом весьма значительно. В ближайший год-два самолеты достигнут высоты 18-20 километров. В стратосферу подымутся не единичные рекордные самолеты, ее освоят и транспортные машины. Я считаю, что в скором времени транспортные самолеты будут летать несколькими этажами. Выше всех (за чертой 14-15 километров) пойдут почтовые машины, которые обычно. обслуживаются одним пилотом. Летчика гораздо проще обучить пользованию кислородным прибором, чем пассажира. Они будут

доставлять письма и газеты со скоростью 600 - 700 километров в час. Несколько ниже полетят мощные грузовые самолеты. Оборудованные специальными высотными моторами, они с огромной быстротой будут перебрасывать различные грузы из одного конца страны в другой, из одного государства в другое. Еще ниже (примерно на высоте 10-12 километров) полетят пассажирские машины с герметической кабиной, изолирующей людей от влияния разреженной атмосферы. Их скорость будет также порядка 600-700 километров в час. Наконец, на уровне трех-четырех километров пройдут трассы пассажирских машин обычного типа. Но даже и на этой высоте эксплоатация воздушного транспорта будет намного рентабельнее, чем сейчас.

Несколько лет назад беспосадочные перелеты из Москвы в Северную Америку казались технически невозможными. Блестящие перелеты Чкалова и Громова продемонстрировали полную реальность трансарктической связи. Многие советские полярные летчики в своих статьях указывали, что недалеко то время, когда по трассе, проложенной советскими героями, смогут пойти десятки пассажирских и почтовых самолетов. На островах Ледовитого океана возникнут промежуточные аэродромы с бензиновыми базами, ремонтными мастерскими и гостиницами для пассажиров.

Регулярная воздушная линия - это коммерческое предприятие. Беспосадочный перелет требует огромного запаса горючего. При таком полете самолет не в состоянии взять на борт пассажиров или значительный груз. Рентабельнее разделить трассу на несколько участков, с тем чтобы, не перегружая машину большим запасом горючего, перевозить коммерческий груз. Следовательно, нужны промежуточные базы.

Подходя с этой точки зрения к организации регулярного трансарктического воздушного сообщения, многие предполагают, что трасса, соединяющая Москву с Северной Америкой, будет разбита на несколько этапов. Наиболее удобным путем между двумя континентами полярники считают: Москва - Архангельск. - остров Рудольфа - Северный полюс - остров Патрика - Медвежье озеро - Сиэттль - Сан-Франциско. В промежуточных пунктах, помимо нормального аэродромного оборудования, должны быть установлены и радиомаяки. Большинство намеченных пунктов уже сейчас оборудовано всем необходимым. После постройки авиабаз на Северном полюсе, острове Патрика и Медвежьем озере и соответствующей организационной и технической подготовки линия Москва - Сан-Франциско может быть сдана в эксплоатацию.

Организация постоянной базы на Северном полюсе при современном развитии техники и на нынешнем этапе освоения

Арктики возможна. Задача может быть решена несколькими способами. Можно организовать авиационную базу по типу папанинской экспедиции, но придав высаженной группе транспортные средства. Как только дрейф льдов отнесет базу на несколько десятков километров к югу, - она, пользуясь имеющимися в ее распоряжении транспортными средствами, возвращается обратно к полюсу. Так как база будет постоянно передавать по радио свои точные координаты, то отклонение ее на небольшое расстояние от полюса практического значения не имеет. Самолеты трансарктической линии всегда сумеют ее найти. Все эти вопросы наша техника может решить быстро и четко.

Метеорологические условия полета над Полярным бассейном вполне удовлетворительны. На случай вынужденной посадки в Арктике имеется достаточное количество ровных и сравнительно удобных ледяных полей. Как известно, во время воздушной экспедиции на Северный полюс советские самолеты сделали 13 посадок на лед. Все посадки прошли благополучно.

Открытым полярники оставляют лишь вопрос о выборе линии. Может быть, окажется экономически выгоднее прокладывать трансарктическую трассу не через Северный полюс, а избрать иной вариант, например, Москва - Свердловск - Омск - Иркутск - Ногаево, Анадырь - Ном (на Аляске) - Сиэттль - Сан-Франциско. Как известно, Москва и Хабаровск связаны регулярной линией «Аэрофлота». От Хабаровска до Анадыря иногда летают самолеты полярной авиации. Этот участок надо лишь оборудовать маяками, аэродромами, гостиницами. Остается освоить сравнительно небольшой отрезок пути от Анадыря до Нома на Аляске, который, как известно, связан более или менее регулярной линией с остальными пунктами североамериканского побережья Тихого океана.

Я лично считаю более целесообразным проложить трассу между Москвой и Нью-Йорком через Скандинавию, Исландию, Гренландию и Атлантику. Как известно, все попытки организовать регулярное воздушное сообщение на самолетах между Европой и Америкой до сих пор терпели неудачу. История авиации знает много случаев перелетов из Америки в Европу, но в обратном направлении почти все полеты были неудачны. Этому мешают постоянные, очень сильные ветры, дующие с запада на восток. Тем не менее я считаю вполне осуществимым в настоящее время беспосадочный перелет через Атлантический океан с востока на запад, в Северную Америку, притом не из Западной Европы, а из Советского Союза - из Москвы.

Расстояние между Москвой и Северной Америкой

определяется примерно в 7000 километров. Напомним, что самолет «Москва» во время перелета на Дальний Восток прошел свыше 7600 километров (не считая полета к океану) и мог лететь еще 700-800 километров. Если взять больше горючего и лететь на значительной высоте, то весь путь займет около суток.

В 1938 году мы с Бряндинским совершили перелет из Москвы на Дальний Восток. В апреле 1939 года я прошел вместе со штурманом Гордиенко и по своей второй трассе: Москва - Тронгейм (Норвегия) - Рейкьявик (Исландия) - Кап Фарвел (Гренландия) - Северная Америка, покрыв по прямой 6516 километров за 22 часа 56 минут (фактический путь - около 8000 километров, что составляет 348 километров в час).

Мы еще поделимся своими впечатлениями об этом перелете, о его подготовке и проведении.

Современное состояние советской авиационной техники позволяет осуществить в любой момент и такие грандиозные, беспосадочные перелеты, как, скажем, перелет из Москвы через Африку и Атлантический океан в Южную Америку или из Москвы через Иран, Индийский океан и Австралию в Тасманию. Длина маршрута этих перелетов составляет около 10000 километров.

Еще в 1934 году Герой Советского Союза Громов вместе с летчиками Спириным и Филиным продержался в воздухе на самолете «NO-25» 75 часов, покрыв за это время без посадки 12411 километров. Современная советская авиационная промышленность в состоянии предоставить в распоряжение советских летчиков машины, обладающие еще более высокими качествами, чем самолет «NO-25».

В последнее время большое внимание уделяется полетам с доливкой горючего в воздухе. В определенном, заранее условленном пункте навстречу рейсовому самолету поднимается другая машина, представляющая собой летающую цистерну. Обе машины идут одна над другой в одном направлении и с одинаковой скоростью. Из самолета-цистерны опускается шланг, принимаемый идущим внизу рейсовым самолетом. После переливки бензина шланг подтягивается, самолет-цистерна возвращается на базу, а вторая машина продолжает свой путь.

Этот способ пополнения запасов горючего открывает чрезвычайно заманчивые перспективы, представляя теоретически возможность лететь без посадки десятки и сотни часов. Еще в 1936 году известный летчик-высотник и парашютист Виктор Евсеев выступил на страницах «Правды» с конкретным предложением организовать беспосадочный полет самолета от западных границ СССР до Чукотки и обратно с пополнением машины горючим в воздухе в нескольких, заранее определенных

пунктах. Осуществление такого предложения дало бы возможность совершить беспосадочный перелет на расстояние до 20000 километров.

В настоящее время представляется вполне реальной идея беспосадочного перелета вокруг земного шара с доливкой горючего в воздухе. Самолет, вылетевший из Москвы, может пополняться горючим, скажем, в Хабаровске, Фербенксе на Аляске, Нью-Йорке, пересечь без посадки Атлантический океан, Западную Европу и опуститься в Москве. При такой организации кругосветного перелета экономится значительное время, затрачиваемое обычно на посадку в пути и заправку горючим. Заправка самолета горючим позволяет также осуществить перелет по маршруту: Москва - Лондон - Париж (Европа) - Капштадт (Африка) - Сидней (Австралия) - мыс Горн (Южная Америка) - Рио-де-Жанейро - Нью-Йорк - Чикаго - Джуно (Аляска) - Петропавловск-на-Камчатке (Азия) - Москва, т. е. над всеми странами света.

Еще более заманчивым представляется кругосветный беспосадочный перелет через два полюса. Маршрут его может выглядеть, например, следующим образом. Самолет вылетает из Москвы на север. Над островом Рудольфа производится первая заправка горючим из летающей цистерны. Затем самолет перелетает через Северный полюс и вторично пополняет запас горючего над Аляской. Третья заправка производится над Калифорнией или Мексикой. Следуя к югу, самолет получает очередные порции бензина над Южной Америкой, откуда держит путь через Южный полюс либо на Новую Зеландию, либо на Австралию. А оттуда до Москвы уже… рукой подать.

Впрочем современная техника позволяет совершить кругосветный беспосадочный перелет и без пополнения горючим в воздухе. Великий летчик нашего времени Валерий Павлович Чкалов мечтал о побитии мирового рекорда скорости полета вокруг «шарика», как он шутливо называл нашу планету. Такой скоростной беспосадочный перелет может быть осуществлен на специально построенном самолете, оборудованном герметической кабиной. Полет должен происходить на высоте около 10000 метров, где никакие метеорологические невзгоды не будут мешать экипажу вести корабль по точно намеченному пути.

Бесспорно, в ближайшие годы мы будем свидетелями применения новых типов авиационного двигателя. Бензиновый мотор обладает многими недостатками, в том числе чрезмерной прожорливостью, легкой воспламеняемостью и т. д. На смену ему уже идут дизельные двигатели, паровые и газовые турбины. Они обладают рядом очень крупных преимуществ по сравнению с

двигателем ныне принятого типа и, несомненно, вытеснят его из производства.

* * *

Советский Союз располагает лучшими в мире самолетами, замечательными кадрами: авиационных конструкторов, летчиков, штурманов, механиков. Крепя мощь и силу советской авиации, пилоты социалистического государства будут неустанно работать, прокладывая в воздухе новые Сталинские маршруты.

Перелет самолета «Москва» из Москвы на Дальний Восток показал, что советские самолеты в состоянии покрывать без посадки большие расстояния, соединять в кратчайший срок любые пункты громадной территории Советского Союза. Успехи полетов «Москвы», так же как и трансарктические перелеты экипажей Чкалова и Громова, ярко продемонстрировали огромные достижения советской авиационной промышленности. Материальная часть, моторы, все авиационное оборудование, сделанное на советских заводах, работают четко, точно, надежно, безотказно.

Советская авиация является грозной силой. Японские захватчики, спровоцировавшие бои в районе озера Хасан, убедились в этом на собственной шкуре. И любой другой враг, который попытается испытать мощь Советского Союза, будет также разбит вдребезги. Красная Армия уничтожит противника, где бы он ни прятался и как бы далеко ни находился.

Во время встречи в Москве экипажа самолета «Родина» товарищ Л. М. Каганович говорил:

«Мы окружены капиталистическими странами, среди которых имеются крайне агрессивные фашистские элементы, провоцирующие войну с нами. Именно поэтому мы заботимся, чтобы наши самолеты летали бы далеко и высоко. Мы не претендуем на чужие земли, но если кто посмеет претендовать хотя бы на самый малый кусочек нашей земли, то мы сумеем настигнуть его нашими самолетами и отогнать любого агрессора от нашей священной советской земли. Вот почему мы стремимся, чтобы наши самолеты летали далеко и высоко. Мы хотим, чтобы наши самолеты летали быстрее, чтобы врага, который посмеет посягнуть на нашу землю, уничтожать на его же территории».

В этих словах с исчерпывающей полнотой дана оценка задач советской авиации и намечены пути развития советского самолетостроения. Мы должны быть в любую минуту готовы к защите священных границ социалистической родины.

Советские летчики, как и вся Советская страна, помнят речь народного комиссара обороны СССР, маршала Советского Союза К. Е. Ворошилова, произнесенную им во время октябрьского парада 1938 года на Красной площади.

«…Но если наглядных уроков на озере Хасан недостаточно, если враг в состоянии забыть сокрушительную силу советского оружия и героизм красных бойцов и их командиров, мы должны им сказать: господа, то, что вы получили на Хасане - это только «цветики», а «ягодки», настоящие «ягодки» еще впереди. Всякому неспокойному или наглому врагу, безразлично где бы и когда бы он ни, осмелился сунуть свой нос на нашу землю, придется отведать этих советских «ягодок». Пусть помнят те, кому забывать не следует, что мы совсем не обязаны всегда ограничивать действия наших войск районом, на который воровски и нагло нападает враг. Наоборот, нам сподручнее и легче громить врага на его собственной территории. Так оно я будет - на всякое нападение и удар мы будем отвечать тройными ударами всей мощи нашей доблестной Красной Армии».

Советские летчики и советские самолеты настигнут врага в любом месте земного шара, доставят полновесные «ягодки» туда, куда прикажут партия и правительство.

This file was created

with BookDesigner program

bookdesigner@the-ebook.org

09.03.2015